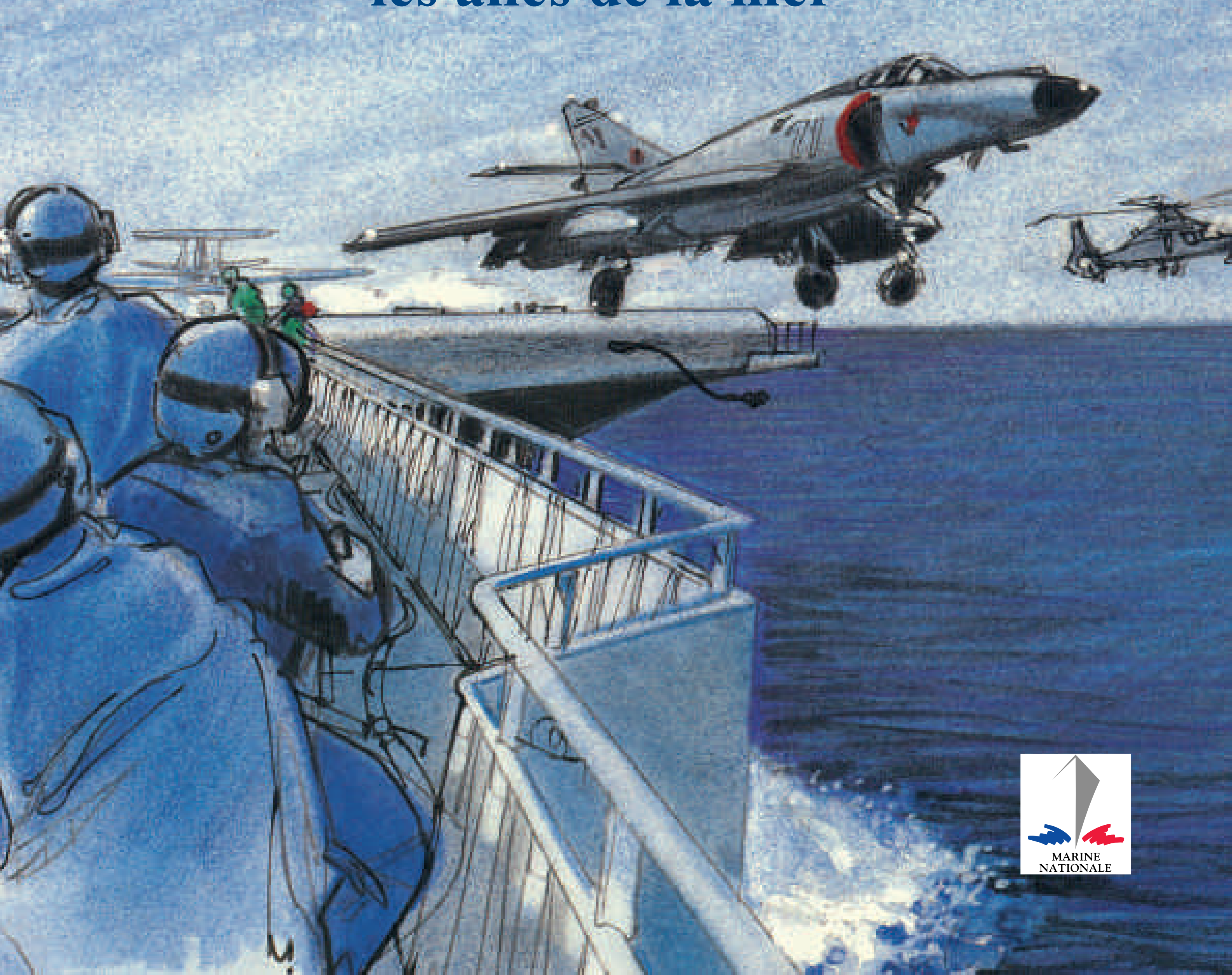
Bulletin d'études de la Marine

N° 46 - Octobre 2009

L'aéronautique navale, les ailes de la mer





éditorial

L'arrivée, à l'aube du XXe siècle, de moyens aériens de plus en plus performants et nombreux a bouleversé la conduite des opérations militaires et, par là, toute la réflexion stratégique. La fluidité du milieu offre aux militaires des capacités supplémentaires : ils peuvent dorénavant se déplacer rapidement, voir et frapper loin.

En mer, cette révolution a eu notamment de grandes conséquences.

Dès 1909, Clément Ader avait perçu l'intérêt du bâtiment porte-avions qu'il décrivait de manière prophétique : « *le pont sera dégagé de tout obstacle* »… « *il présentera l'aspect d'une aire d'atterrissage* » … « *le remisage des avions devra être aménagé nécessairement sous le pont* ».

Pendant la Première Guerre mondiale, l'avion basé à terre se révèle précieux pour l'éclairage des flottes et la lutte contre les sous-marins. À la fin de la guerre, la seule marine française dispose de plus de mille deux cents appareils, aérostats compris. Des esprits innovants vont plus loin. Ainsi, la Grande-Bretagne se dote de porte-avions conformes à la vision d'Ader. Elle les utilise pour participer à la maîtrise des espaces maritimes et conduit son premier raid contre l'Allemagne à partir du porte-avions *Furious* en juillet 1918.
Chacun est alors conscient, mais dans des proportions variables, qu'il faudra dorénavant raisonner en engagements *aéro*navals et en stratégie *aéro*-maritime.

Toutefois, les moyens aéronavals se développent lentement pendant l'entre-deux-guerres, freinés par des conservatismes et victimes collatérales de querelles conceptuelles. En effet, on s'interroge très vite sur la façon la plus judicieuse d'employer ces moyens aériens, qu'ils soient « terrestres » ou « maritimes ». Faut-il les utiliser de manière massive, indépendamment des autres moyens militaires ou devraient-ils opérer en liaison avec ceux-ci ?

Ce débat qui s'est prolongé tout au long du XXe siècle est aujourd'hui clos. Le succès militaire provient, sans équivoque, de la combinaison de différents moyens militaires et de la coordination, aussi étroite que possible, de ces outils. Cette « liaison des armes », déjà mise en évidence par l'amiral Castex pour le domaine maritime, est aujourd'hui confirmée dans l'ensemble des engagements des armées, comme le rappelle le général Jean-Louis Georgelin, chef d'état-major des armées, pour qui il convient de « *privilégier une approche fondée sur la combinaison des effets* ».

Quoi qu'il en soit, ce débat nuira au développement harmonieux des aéronautiques navales dans la plupart des pays. Seules quelques grandes puissances à ambitions mondiales, les États-Unis d'Amérique, le Japon et le Royaume-Uni, sauront concrétiser assez tôt le potentiel maritime des outils aériens.

Faute de pouvoir influencer les spécifications de ses appareils, définies à l'époque par la Royal Air Force, la marine britannique concentre ses efforts sur les bâtiments porteurs et sera à l'origine de la plupart des innovations en matière de porte-avions. Elle réfléchit également à leur emploi opérationnel, comme l'illustre l'attaque de Tarente. Réalisée en novembre 1940 par des avions lancés de l'*Illustrious*, celle-ci permet de mettre hors de combat le tiers de la marine italienne et préfigure l'attaque de Pearl Harbor 13 mois plus tard.

Ce coup d'éclat est le premier d'une longue série, car les aéronautiques navales joueront un rôle majeur dans la Seconde Guerre mondiale.
A l'Ouest, la bataille de l'Atlantique constitue un tournant de la guerre. Elle a vu la défaite des sous-marins allemands insuffisamment soutenus par la Luftwaffe et harcelés par des Alliés qui, outre des escorteurs, disposaient, eux, d'avions de patrouille maritime et de porte-avions d'escorte pour protéger leurs convois.
Les « Task Forces » articulées autour des porte-avions américains seront la clé du succès dans la guerre du Pacifique où elles se révéleront capables, non seulement d'acquérir la maîtrise de la mer, mais aussi d'utiliser cette maîtrise pour s'emparer de la terre.

La rupture est d'importance : l'éventail des capacités d'actions maritimes s'est enrichi. En plus de la traditionnelle pression maritime, lente et progressive, outre le débarquement et le soutien de forces terrestres, les moyens maritimes peuvent dorénavant frapper fort et profondément à l'intérieur des terres. Loin d'être balayées par les avions basés à terre, loin d'être rendues obsolètes par les outils aériens, les flottes peuvent, grâce justement à ces outils agir directement sur la terre.

Un temps discutés dans le désarmement qui suivra la Deuxième Guerre mondiale, les porte-avions américains s'affirmeront jusqu'à nos jours comme le principal outil de projection de la puissance américaine. Ce rôle majeur débutera avec la guerre de Corée, se confirmera pendant la guerre du Vietnam et, plus récemment :

- pendant les deux guerres du Golfe (1991 et 2003) où les avions embarqués américains effectueront entre un tiers et la moitié des missions de combat ;
- au Kosovo avec un tiers des missions de combat de la coalition[1] ;
- et pendant la campagne qui a conduit à la chute des Talibans en Afghanistan où 80 % des missions des deux premiers mois de l'engagement ont été réalisées par l'aviation embarquée américaine.

La guerre froide est l'âge d'or de l'aviation de patrouille maritime : la priorité donnée aux sous-marins par les Soviétiques oblige l'OTAN à s'équiper de forces susceptibles de maintenir les flux transatlantiques sans lesquels les opérations continentales s'arrêteraient rapidement.
Au départ simple moyen de transport, l'hélicoptère se dote de capteurs et d'armes, devenant, par son embarquement sur les plates-formes mobiles, un des éléments majeurs du système de combat des navires modernes dont il décuple les capacités de détection et de combat.

De nombreux pays cherchent, et quelquefois réussissent, à acquérir des moyens aériens dans leur conquête d'une dimension aéro-maritime. La première étape est souvent l'acquisition d'une aviation de surveillance maritime basée à terre. La seconde porte sur l'hélicoptère embarqué, tant est radicale la supériorité opérationnelle d'un bâtiment qui en dispose. L'arrivée future de drones aériens embarqués pourrait faire évoluer la situation sans en modifier le principe.

Depuis la Seconde Guerre mondiale, de nombreux pays ont tenté de se doter de porte-avions, mais peu ont réussi car la maîtrise de l'outil est exigeante et complexe. À la suite de l'Union soviétique, la Russie s'y emploie depuis plus de 30 ans ; elle envisage la construction de porte-avions de 60 000 tonnes à propulsion nucléaire pour remplacer son unique porte-avions actuel. L'Inde dispose de porte-avions depuis les années 1950, sans jamais avoir réellement discipliné leur mise en œuvre ; elle vise à passer à la vitesse supérieure en se dotant, à terme, de deux à trois porte-avions. La Chine adapte un ex-porte-avions soviétique pour acquérir les savoir-faire dans la mise en œuvre de l'aviation embarquée. C'est une première étape avant la construction de porte-avions nationaux puis, à plus long terme, de porte-avions nucléaires de la classe des 90 000 tonnes. Il faut y ajouter le Brésil, avec qui la marine nationale entretient des liens particuliers.



Mais revenons à la France, comme nous y incite le thème de ce Bulletin.
A la fin de la Deuxième Guerre mondiale, la Marine est à reconstruire ; la tâche est immense et les ressources limitées. Une dizaine d'années plus tard, l'expédition de Suez met en valeur l'aéronavale française, mais montre ses limites, surtout face à sa sœur britannique, alors à son apogée et qui réalise l'essentiel du travail aérien.

Il faudra finalement près d'une vingtaine d'années d'apprentissage, l'admission au service des *Foch* et *Clemenceau*, ainsi que celle des *Étendard* et *Alizé*, régulièrement mis à niveau, pour que la France dispose enfin d'un outil efficace et cohérent. Les porte-avions seront ensuite continûment utilisés : participation aux campagnes d'essais nucléaires, alors aériens, dans le Pacifique, accompagnement de l'indépendance de Djibouti, engagement face à la Libye, longs déploiements devant le Liban ou dans le golfe Persique, opérations en ex-Yougoslavie puis en Afghanistan, pour se limiter aux actions les plus importantes.

En parallèle, la France se dote d'une aviation maritime, d'abord essentiellement orientée sur la lutte anti-sous-marine puis, plus largement, sur la surveillance de l'ensemble des espaces maritimes. Les avions de patrouille maritime deviennent de véritables « frégates volantes », qui disposent d'une panoplie très complète de moyens d'informations et d'action, et dont les capacités d'intégration dans des dispositifs divers, en mer comme à terre, sont utilisées en permanence. Ils s'avèrent irremplaçables dans la conduite des activités maritimes, comme le montre le déficit permanent d'avions de patrouille maritime pour la mission *Atalante* de lutte contre la piraterie.
Enfin, l'élargissement du spectre d'emploi de l'hélicoptère embarqué le rend quasi indispensable à l'obtention d'une dimension hauturière.

Les outils aériens sont aujourd'hui essentiels au succès et à l'efficacité d'une marine océanique. Nous ne sommes cependant plus à l'époque de la découverte d'une nouvelle dimension militaire ; les outils aéro-maritimes se sont développés et complexifiés si bien que l'efficacité optimum ne peut être acquise qu'au prix d'une pratique mutuelle soutenue et du partage d'un socle de culture maritime. Cette capacité est donc fragile puisqu'elle repose, notamment, sur des savoir-faire longs et difficiles à acquérir, mais rapides à perdre, comme le montre la situation difficile de l'aviation navale britannique.

Contre-amiral François de Lastic
Commandant le Centre d'enseignement supérieur de la Marine

Note :
[1] L'aviation embarquée française effectuera, elle, un tiers des missions d'assaut réalisées par des avions français.

Actes du colloques
«L'aéronautique navale, facteur de puissance en mer au service de la sécurité et de la défense»

Les ailes de la mer

Michel Hertz -
Charles de Gaulle

Bulletin d'études de la Marine

Pour être ajouté(e) à notre liste de relais privilégiés et recevoir régulièrement de l'information sur la Marine, ainsi que des invitations pour des conférences, le Centre d'enseignement supérieur de la Marine vous remercie de bien vouloir renseigner la fiche d'inscription suivante :

Nom* :.. Pénom* : ....

Grade* : ....

Fonction* : .... Organisme* : ....

Domaine d'activité* : ....

Adresse où vous souhaitez recevoir le Bulletin d'études de la Marine :

....

....

....

....

Code postal : .... Ville : ....

Courriel : ....

Remarques éventuelles : ....

....

....

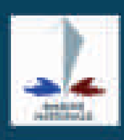
*(Les champs marqués d'une * devront être obligatoirement renseignés)*

Merci de nous retourner cette fiche dûment complétée à l'adresse suivante :
Centre d'enseignement supérieur de la Marine – 21, place Joffre – BP 8 – 00300 Armées
ou par courriel à l'adresse suivante : cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr

En vertu de la loi modifiée "Informatique et Libertés" du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition sur les données collectées vous concernant. Toute demande de modification, de rectification et d'opposition devra être adressée au CESM.

L'AÉRONAUTIQUE NAVALE

Un outil au service des politiques de sécurité et de défense







André Hambourg - En mer -huile sur toile (1985)

Vice-amiral Xavier Magne
Sous-chef d'état-major «opérations aéronavales»

J'ai rêvé hier au soir d'un monde où, pour gagner du temps et éviter un peu de vaisselle, un cuisinier mélangeait des aliments qui, en principe, ne devraient pas l'être.

C'est ainsi qu'il mettait ***pêle-mêle*** dans sa marmite un bloc de foie gras, des asperges, un décilitre de vinaigre balsamique, un cuissot de sanglier, des pommes de terre, un Gorgonzola, un Munster, du blanc d'œuf monté en neige, le jus et le zeste d'un citron, des joues de mangue, une pleine bouteille de Médoc ainsi qu'une autre de Sauternes.

Pris dans le bon ordre, me direz-vous, le tout aurait pu donner un bon repas alors que le mélange aurait toutes les raisons de vous couper l'appétit.

En effet, chacun de ces aliments a une saveur, puissante ou subtile selon le cas et le ***mariage harmonieux de certains d'entre eux donne une cuisine raffinée.*** En revanche, le mélange aveugle ne peut rien donner d'exceptionnel ni même de très appétissant. Je me suis dit que ce cuisinier était tombé sur la tête … puis je me suis réveillé !

Cela dit, dans les forces armées, ne sommes-nous pas dans la même logique ? À force de rogner sur les dépenses, on en arrive à réduire, ***de façon homothétique***, le format de toutes nos unités.
S'il y avait une homogénéité parfaite entre les unités et les savoir-faire correspondants, cette façon de faire serait logique et saine, mais ce n'est pas le cas. Chaque unité est le produit d'une histoire et d'une évolution différentes. Chacune a cumulé une organisation, des techniques,

un esprit et des traditions qui en font quelque chose d'unique.

Certaines - la plupart du temps les plus petites - sont optimisées, d'autres - souvent les plus volumineuses - restent à optimiser… c'est une façon de le dire !

En réduisant tout de façon homothétique, les unités les plus petites passent nécessairement en ***sous-critique***. Dans ces conditions, l'alternative est soit d'être absorbé par une autre unité ou tout simplement de disparaître.
A ce stade, on ne peut même plus parler de nivellement par le bas, c'est du concassage !

Lorsque les petites unités ne sont plus viables, on nous propose généralement de les fusionner avec autre chose. On en revient au mélange que je citais en préambule. On va mélanger le vinaigre balsamique et le poivre avec les joues de mangue. Quelquefois cela marche, le plus souvent cela donne quelque chose d'immangeable !

"Nous sommes marins avant tout, parce que c'est l'environnement marin dans lequel nous opérons qui lentement nous façonne, nous ne devons jamais l'oublier."

C'est pourquoi je suis très heureux d'introduire ce colloque dont le thème central est l'aéronautique navale. Il ne s'agit bien évidemment pas de faire du nombrilisme dans la mesure où la plupart des raisonnements s'appliquent aux autres composantes et aux autres armées.

Mais il me semble particulièrement utile, au moment où les acquis, obtenus à force de temps et d'efforts, souvent au prix du sang versé par nos grands anciens, sont en danger parce que l'on réduit de façon homothétique nos unités, sans aucun discernement et ***sans considération pour les vraies performances dont elles sont capables,*** de réfléchir sérieusement à la façon de préserver des savoir-faire qui ont été développés au service du pays.

Je le disais, nous en sommes arrivés au stade où nos unités voient leur format réduit au point d'atteindre la taille sous-critique en dessous de laquelle elles risquent d'imploser ou simplement de mourir.
Mais si l'on disparaît sans bruit, sans se débattre, sans lutter de toutes ses forces, c'est que quelque part on n'est pas convaincu de sa propre utilité ou peut-être de sa valeur et qu'on accepte son sort. C'est une forme de complicité objective.

Il faut donc se battre et rappeler les spécificités de nos métiers aéronautiques :
- expliquer à temps et à contretemps ***ce que*** cette petite poignée de Gaulois irréductibles – je veux parler de l'aviation navale – apporte dans la corbeille de la mariée – et tous les audits conduits dans les dernières années, le plus récent étant la RGPP[1], ont clairement mis en évidence le fait que nos unités ont des ratios performance / coût parmi les plus élevés,
- expliquer que cette minorité ethnique, heureuse de vivre et bien dans sa tête, ne doit pas être rayée de la surface de la Terre ***par inconscience, sans décision formellement argumentée et réfléchie***.

Nous sommes marins avant tout parce que c'est l'environnement marin dans lequel nous opérons qui lentement nous façonne, nous ne devons jamais l'oublier.

Je voudrais rappeler brièvement certaines caractéristiques du domaine aéromaritime dans lequel nous opérons.

La première caractéristique est **la durée.**
Sous la mer et à sa surface, les mobiles se déplacent lentement et sans vraiment pouvoir se cacher – pas d'arbres ou de replis de terrain, pas de cote 4807 ou de thalweg. Les situations se construisent dans la durée même si les crises se dénouent parfois très rapidement.
Ceci est susceptible d'induire en erreur le stratège qui pense disposer de plus de temps pour réagir, parce qu'il ***« pense la mer » comme on pense à terre***. En réalité, la particularité des grands espaces maritimes est qu'ils nécessitent un mode de pensée propre à cet environnement très particulier.

Les mobiles qui agissent dans la troisième dimension, ***que ce soit au-dessus ou en dessous de la surface,*** affectent clairement le cours des choses, mais sans nécessairement pouvoir tout régler à eux tout seul. Le Patmar apportera l'information permettant à un mobile de surface d'agir contre un trafiquant, l'hélicoptère permettra de stopper un Go-Fast[2] ou sauvera des vies en treuillant les naufragés, le chasseur-bombardier ou le sous-marin mettra hors de combat une unité adverse, aucun ne pourra conduire l'action de bout en bout à lui tout seul. C'est comme dans un mariage, il faut être deux.

Le pilote ou le navigateur aérien opérant en mer ne peut être efficace que s'il a compris qu'il existait deux échelles de temps très différentes et qu'il est capable de s'adapter ***pour travailler en équipe*** avec le mobile de surface ou le sous-marin. ***L'aéronaute compte en secondes et minutes,***

le bâtiment compte en heures et jours.
Le bon aéronaute est celui qui sait que dans un central opérations (CO) de bâtiment on veille plus de dix fréquences à la fois, qu'il faut être patient et que la réponse viendra en son temps !

La deuxième caractéristique de la mer est ***la liberté.***
Le régime juridique de la haute mer en fait un espace tout à fait particulier. Contrairement aux espaces aéroterrestres qui sont sous souveraineté, on peut se déplacer – ou stationner – librement en haute mer.

Ces trois caractéristiques déterminent et façonnent l'esprit de ce qu'il est convenu d'appeler les gens de mer, c'est-à-dire ceux qui utilisent cet espace. Pour eux, la logique qui prime sur toutes les autres est ***la priorité donnée à la vie*** sous toutes ses formes, priorité absolue étant donnée à la vie humaine bien évidemment.

Si l'espace dans lequel nous opérons façonne les caractères et forge les traditions, notre histoire explique également certaines de nos spécificités.

Les trois armées ont été conçues initialement pour protéger le territoire national. Cela a clairement déterminé la forme et l'organisation de chacune des trois. Notre pays, de par sa géographie, a deux types de frontières : terrestres et maritimes. Priorité a toujours été donnée - et c'est bien normal - à nos frontières terrestres parce que mis à part les Vikings, les dangers sont plus souvent venus de la terre. Seulement, voilà qu'aujourd'hui les choses ont changé, l'Union européenne a constitué une sorte de glacis autour de notre pays et les dangers viennent plutôt de la mer. N'est-il pas temps d'amender ou de compléter nos modes de pensée ?

Michel Bernard - *Alouette avant décollage* - crayons de couleur

Cette liberté donne au mot initiative un sens totalement différent de celui qu'il peut avoir à terre ou au-dessus de la terre. Il y a une vraie initiative en mer parce qu'il y a une vraie marge de manœuvre possible là où, à terre, on est politiquement contraint par la souveraineté de l'autre. C'est fondamental.
Et c'est probablement le vrai sens de la lettre de commandement qui est donnée à nos commandants d'unités. En effet, il ne sert à rien d'avoir un mandat pour agir lorsqu'on agit dans le strict cadre de la loi, la loi est là pour encadrer notre action. En revanche, lorsque la loi n'existe pas parce que la situation est exceptionnelle (cas du combat) ou parce qu'il y a un vide juridique, la lettre de commandement trouve tout son sens puisqu'elle donne une vraie légitimité pour agir, à condition de respecter l'esprit de la mission.

La troisième caractéristique que je voudrais évoquer ici est la ***versatilité*** des conditions météorologiques et les risques induits pour la survie des hommes qui fréquentent cet espace. Chacun sait, et ce n'est pas un scoop, que la mer – comme le désert, d'ailleurs – est un espace naturellement hostile à l'homme, un lieu dans lequel la vie peine à se maintenir.

L'une des spécificités, et non des moindres, de l'aéronautique navale est qu'elle a été conçue pour opérer en mer, c'est-à-dire, par construction, toujours ***plus loin de ses bases à terre.*** C'est ainsi qu'est né le bâtiment porte-hélicoptères ou le porte-avions qui ne sont rien d'autre que des ***bases aériennes projetables,*** libres de leurs mouvements parce qu'elles opèrent dans un espace exempt des contraintes de souveraineté.
Cela veut dire qu'on a pris en compte, dès l'origine, les besoins de logistique adaptée et d***e réduction de l'empreinte au sol***. Cela a donné, de fait, à notre aviation navale l'aptitude à se projeter sur des théâtres lointains.

C'en est au point que cette réalité avait même été tout naturellement intégrée jusque dans nos budgets. La logistique est une condition préalable au déploiement de n'importe quel bâtiment, fût-ce pour une mission de patrouille le long de nos côtes, de lutte contre le narcotrafic, pour une opération d'évacuation de ressortissants, de rétablissement de la souveraineté ou de projection de puissance. Elle n'est pas un élément qui pose un problème tout simplement parce que sans logistique il n'y a pas de mission.

Que faut-il faire pour ne pas laisser perdre nos savoir-faire ? Quelle est la substance même de ces savoir-faire ? La rigueur dans l'exécution des procédures et qui tend à se perdre aujourd'hui, est née des exigences du combat. Est-il acceptable, sous prétexte de desserrer les contraintes sur les individus, de laisser perdre cette rigueur alors même qu'elle est cause potentielle de l'augmentation du taux d'accident ?
Toutes les expériences opérationnelles, bonnes ou malheureuses, ont été analysées avec lucidité, bon sens et courage pour en tirer une évaluation juste des risques indispensables et des risques inutiles. Avons-nous la capacité de transmettre ce savoir, même en cas d'interruption de la « chaîne de compagnonnage » ? Avons-nous prévu d'utiliser les moyens modernes de transmission pour éviter que ces parcelles de sagesse ne se perdent ?

Ceci étant posé, lorsqu'il faut rapprocher des savoir-faire, le bon sens commande de s'aligner sur le standard le plus exigeant. Est-ce bien la voie retenue ? Et si ce n'était pas le cas, que faut-il faire pour y revenir ?

Voilà des questions auxquelles il faudra bien trouver une réponse sinon, nous serons coupables d'avoir laissé échapper une partie du patrimoine de notre pays.

Comme je l'ai dit au début, nous sommes une petite minorité ethnique qui, comme la coriandre ou le sel, donne de la saveur à un plat. Nos savoir-faire sont en danger parce que la machine mise en place par l'État pour réformer broie ***sans aucune finesse.*** À nous de trouver les moyens de préserver des savoir-faire uniques qui ont été développés au service du pays.



Notes
1/Revue générale des politiques publiques.
*2/*Go-Fast *est un terme anglo-saxon désignant une embarcation munie de puissants moteurs hors-bord et utilisée pour transporter de la drogue depuis des navires en haute mer jusqu'à la côte en échappant, grâce à leur très grande vitesse, aux garde-côtes.*

BIOGRAPHIE

Xavier Magne entre à l'Ecole navale en 1975. Breveté pilote de chasse en 1980, il est affecté à la 16F (1981-1986) et participe aux opérations du Liban d'octobre à décembre 1983. En août 1987, il est affecté à la 11F, puis au commandement de la 14F. En septembre 1992, après avoir été breveté de l'Ecole supérieure de guerre navale, il est affecté à la division « Conduite des Forces » de l'état-major d'ALFAN où il participe à la mise ne place du dispositif maritime français en Adriatique. En janvier 1995, il est nommé chef du groupement opérations sur le porte-avions Clemenceau *et participe aux trois missions* Salamandre.
Après avoir commandé le pétrolier-ravitailleur Meuse, *il est nommé, en septembre 1997, chef d'état-major de l'amiral commandant l'aviation embarquée. Occupant ensuite le poste d'adjoint à l'officier de programme Charles de Gaulle, il suit tous les essais à la mer du porte-avions et y est affecté comme commandant en second.*
En juin 2000, il occupe le poste d'officier de cohérence opérationnelle à l'EMA, puis assume le commandement du Charles de Gaulle *d'août 2003 à août 2005. Il est nommé, en février 2006, COMFRMARFOR (commandant des forces maritimes de réaction rapides au HRF (M) HQ) à Toulon. Depuis juillet 2007, il occupe les fonctions de sous-chef d'état-major « opérations aéronavales » à l'état-major de la Marine.*
Le vice-amiral Magne est officier de la Légion d'honneur et de l'Ordre National du Mérite.



Serge Marko - *Super-Etendards sur l'ascenseur* - Aquarelle

Capitaine de frégate (R) Pascal Chaigneau

Merci Amiral, messieurs les officiers généraux, messieurs les officiers supérieurs. Je voudrais vraiment, surtout pour les synapses et les neurones, être Coutau-Bégarie[1]. Malheureusement, je n'ai que 25 ans d'amitié qui me lient à lui et je suis chargé - je vous remercie Amiral de l'honneur que vous me faites - d'occuper le temps avant la table ronde et ceci en vous livrant donc quelques réflexions.

Le premier élément qui me vient à l'esprit est la demande de porte-avions. Cette demande porte-avions est une démonstration, s'il en était besoin, du fait que véritablement l'ensemble des pays du BRIC (Brésil, Russie, Inde, Chine) ont compris à quel point son caractère indispensable était avéré. Cette envie de porte-avions peut être récente, à l'image de la Chine des années 1990, qui à l'école de Dalian est en train de former les cinquante premiers pilotes de son aéronavale. L'Inde n'a évidemment aujourd'hui que l'ancien *Hermès* rebaptisé[2], mais a un très fort tropisme et une volonté avérée et affichée de développer le porte-avions. Le Brésil a eu le bon goût de racheter notre porte-avions et de le rebaptiser *São Paolo* et, avec le projet « Amazonie bleue », a compris, plus que jamais, son tropisme géopolitique vers la mer. Ce pays continental, qui occupe 48 % de l'Amérique du Sud, a désormais une authentique ambition maritime et navale. Quand vous regardez ce qu'il en est de la Russie, je conviendrais avec vous qu'ils n'ont plus, hors porte-aéronefs, qu'un seul vrai porte-avions, le *Kuznetzov*, mais ils ont redéfini récemment encore leur volonté de se développer. Donc, au moment où nos amis alliés américains sont en train de penser comment réduire de onze - je ne parle pas de porte-aéronefs, mais de onze vrais porte-avions - à sept, nous avons aujourd'hui une résurgence de la Russie qui est planifiée.

Ayant dit cela, la deuxième réflexion que respectueusement je me permets de faire en votre présence, c'est que la possession de l'outil n'est pas corrélée à la capacité du savoir-faire. Posséder l'outil est évidemment la première des choses, mais on apprend, dans les difficultés, son utilisation. Je repense à mes conversations avec un homme pour qui je nourrissais

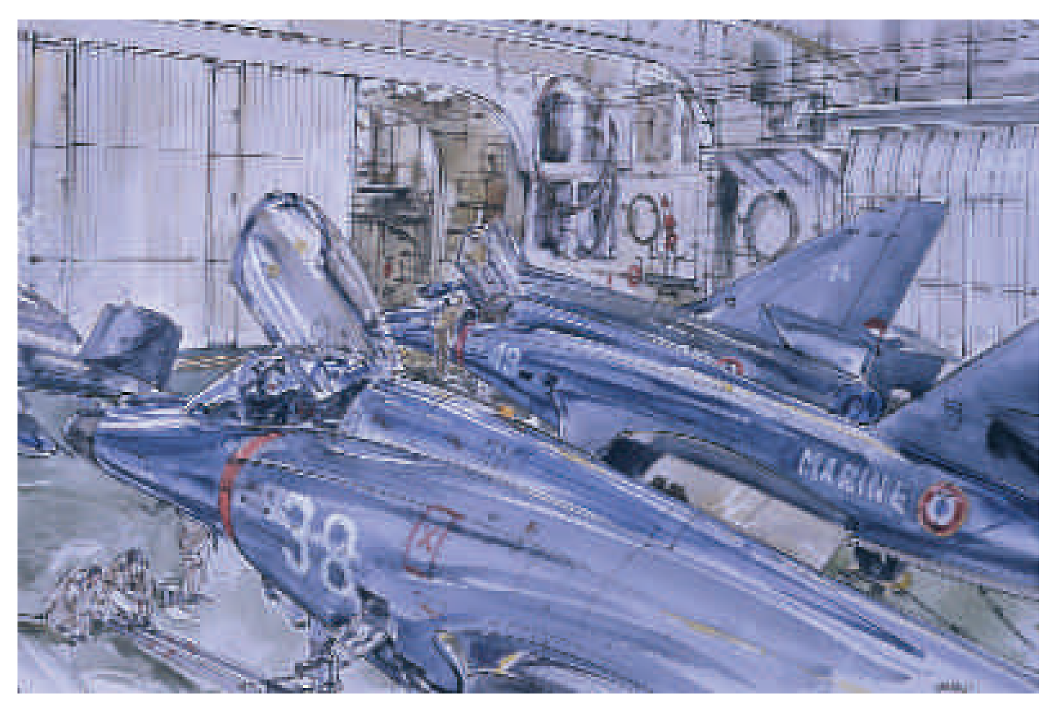
une particulière admiration, l'amiral Campredon, qui m'expliquait ce qu'il en fut en Indochine : la France a appris dans la durée et dans la difficulté la maîtrise de l'outil. Aujourd'hui, d'aucuns sont fondés à penser qu'il y a deux pays qui maîtrisent pleinement la capacité aéronavale : les États-Unis et la France. Ceci m'amène à une réflexion qui est la suivante : autant il est lent et difficile de maîtriser opérationnellement l'aéronavale, autant il est facile d'en perdre la capacité. L'amiral Magne évoquait cela ; j'eus l'extrême privilège d'être auprès de lui il y a quelques jours et je vous assure que

“Autant il est lent et difficile de maîtriser opérationnellement l'aéronavale, autant il est facile d'en perdre la capacité”.

ce fut très enrichissant pour votre serviteur. Si vous regardez le cas britannique, très objectivement, les Anglo-saxons ont été à bien des égards pionniers pour ce qui est de l'aviation embarquée. Aujourd'hui, si nous regardons, sans critique aucune à l'endroit de nos amis britanniques, la façon dont leur « opérationnalité » s'est détricotée, nous sommes impressionnés. N'épiloguons pas sur le nombre des qualifiés, mais vous avez là un cas emblématique d'un Etat qui avait véritablement le cœur du savoir-faire et qui l'a perdu assez vite.

Troisième niveau de réflexion que je me permets d'évoquer en votre présence : aérien versus aéro. Le colonel de Gaulle aimait à répéter que l'aviation c'était comme l'artillerie, mais dans une projection presque infinie et que sa capacité était celle de la destruction, mais qu'*a contrario*, l'aviation n'avait ni la capacité de contrôler, ni la capacité de gérer, ni la capacité de gagner. À chaque fois, tout à fait entre nous, que certains esprits ont pensé qu'il était possible de faire de l'aérien seul, cela ne fut pas une grande victoire. La seule fois où cela a marché c'est l'exception stratégique, que me rappelait encore récemment l'amiral de Lastic quand nous conversions, d'Hiroshima et de Nagasaki. Mais enfin, n'épiloguons point sur Goering et la bataille d'Angleterre, épiloguons encore moins, si vous en êtes d'accord, sur ce qu'il en fut durant l'été 2006 dans l'action israélienne qui a ensuite fait l'objet d'assez de réflexions du côté de nos partenaires israéliens pour qu'ils tirassent les conséquences pleines de la non surdimension de l'aérien.

Ayant dit cela, j'en arrive à une réflexion qui bien sûr m'amène à dire que l'on est aéro-terrestre ou aéronaval, mais pas aérien pur. À l'heure où nous avons une perte de nos savoir-faire sur l'ensemble de la chaîne de qualification dans l'aéronautique navale, des pilotes aux officiers d'appontage, la théorie « un égale zéro » est d'actualité. Nous ne disserterons pas sur la nécessité qu'un deuxième porte-avions ne soit pas un successeur ; notez cependant que j'ai dit « deuxième » et pas « second ». Mais il est tout à fait clair qu'un « aéro » n'est pas un pilote entre des tôles, c'est un marin. C'est un marin qui sait en plus piloter, c'est un marin qui vit sur la mer, c'est un marin qui agit en mer, c'est un marin qui agit à partir de la mer, c'est un marin qui aura des commandements à la mer. Il est tout à fait clair que c'est cette richesse, cette symbiose qui fait qu'aujourd'hui il y a une totale complémentarité entre la mer et l'action aérienne. Je me souviens de l'amiral Alain Oudot de Dainville – alors pacha du *Clemenceau* – me racontant comment, en avril 1994, un de ses pilotes avait pris dans la tuyère un missile, tiré d'on ne sait où et pas forcément par un ennemi. Il s'est posé la question d'apponter. Dans ce cas, il faut vraiment cette symbiose, cette confiance entre le chef et le pilote ; il y a là une alchimie que l'on ne peut négliger.



Serge Marko - *Super-Etendards au hangar*- Aquarelle

Une autre remarque, que respectueusement je me permettrai de faire devant cet aréopage autrement plus qualifié, s'attache au caractère pluriel de la cohérence du porte-avions - des *carrier vessels* - et à son aspect diplomatique. Mon collègue, le professeur Hervé Coutau-Bégarie, aura le bon goût de publier sur cette thématique, et, vous l'avez rappelé Amiral, cette problématique fera l'objet de la deuxième table-ronde. Mais à côté de cette dimension diplomatique qui en soi est emblématique, vous avez bien sûr la dimension de dissuasion : le porte-avions concourre à la dissuasion et à l'action de la mer vers la terre. Je me souviens à l'Université Paris-Descartes où j'ai le bonheur de diriger le département sciences politiques, quand je montrais le dessin du porte-avions en mer d'Arabie, je lisais dans les yeux de mes collègues professeurs de droit une grande incertitude. Ils comprenaient des frappes aériennes depuis Douchanbe[3], mais il leur semblait compliqué d'admettre que l'on puisse avoir envers un pays hyper enclavé une action de la mer vers la terre. Je crains donc que si les professeurs d'université intègrent difficilement dans leur lobe pariétal ce type de choses, le commun des mortels ait aussi quelques difficultés. Je crois que nous avons un effort de discours à préparer. Il est également réel si vous voulez qu'en terme de stratégie - ce sera mon dernier point - nous sommes confrontés à une cohérence globale. La frégate, le sous-marin, le porte-avions constituent un tout. Les sous-marins se nourrissent de ce que leur donne la patrouille aérienne ; dans le même temps, celui qui voudrait être l'agresseur d'une frégate réfléchira à deux fois s'il sait qu'un *strike* de *Rafale* sera la réponse. Nous avons là une globalité stratégique.



Michel Bez

Pour conclure, en ayant un peu occupé le temps que vous avez bien voulu me consentir Amiral, je me permettrai d'interpréter l'Histoire et d'avoir une piste de réflexion pour l'avenir. L'interprétation de l'Histoire est une conviction, la conviction que si Bonaparte en 1798 avait pu faire décoller les ballons qu'il avait emmenés pour la campagne d'Égypte depuis le *Patriote*, je pense qu'il aurait gagné Aboukir. Je n'ai aucun mérite à le penser, c'est l'amiral Oudot de Dainville qui me l'a dit. Mais ayant dit cela, si je me projette dans l'avenir, la conviction qui guide votre serviteur est la suivante : il n'y aura pas de marine hauturière qui n'ait de composante aviation intégrée. Et c'est fort de cette certitude que je vous remercie à nouveau, Amiral, de m'avoir permis de m'exprimer devant un public aussi choisi.

Notes

1/ Pour des raisons personnelles, le professeur Hervé Coutau-Bégarie, qui était initialement prévu en introduction du colloque, n'a pu intervenir qu'en fin de matinée.
2/ L'actuel *Viraat*.
3/ Capitale du Tadjikistan, base aérienne à partir de laquelle ont opéré des Rafales de l'armée de l'air au profit des troupes de l'OTAN en Afghanistan.

BIOGRAPHIE

Professeur à l'Université Paris-Descartes, Pascal Chaigneau y dirige le département de sciences politique. Directeur scientifique de Mastères et de Majeures à l'Ecole HEC, il a consacré une demi-douzaine d'ouvrages aux questions internationales.
Ancien auditeur de l'Institut des Hautes Etudes de Défense Nationale, fondateur en 1986 du Centre d'études diplomatiques et stratégiques, il enseigne depuis sa création au Collège interarmées de défense.
Avocat spécialiste en droit international, il est titulaire de cette spécialité au Barreau de Paris.
Lauréat de l'Institut de France, membre de la Royal Society of Arts, Pascal Chaigneau est Docteur Honoris Causa de plusieurs universités étrangères.
Il est également capitaine de frégate de réserve et président d'Université Marine.



L'aéronautique navale dans son action au quotidien

Serge Marko - *Baptême de l'ATL2 à Bagdad*

Animateur : **M. Stéphane Fort** Journaliste, France Inter

M. le capitaine de vaisseau Henri Bobin
Centre de planification et de conduite des opérations

Table ronde avec :
M. le vice-amiral Olivier de Rostolan
Amiral commandant de la force aéronautique navale

M. le vice-amiral d'escadre (2S) Laurent Merer
Ancien Préfet maritime de l'Atlantique

M. le capitaine de vaisseau Reggie Carpenter
Attaché naval près l'Ambassade des Etats-Unis en France

M. le contre-amiral Bruno Paulmier
Secrétaire général adjoint de la Mer

Débats et questions avec l'auditoire

Conclusion par **M. le Professeur Hervé Coutau-Bégarie**
Directeur de recherches en stratégie au Collège interarmées de défense



ONSIEUR STÉPHANE FORT
Journaliste, France Inter :

Nous voici réunis pour cette première table ronde, ô combien passionnante, sur l'aéronautique navale dans son action au quotidien. Nous sommes ici au cœur de ce colloque, dont le but est de préciser quels sont les rôles et les missions qu'il est souhaitable de confier, actuellement et aussi, sans doute, demain à l'aéronautique navale. Nous, les « journalistes défense », avons l'habitude, dans les présentations faites par des militaires, de les voir commencer d'abord par les hommes, puis d'aborder le matériel et enfin les missions. Ici, pour changer, nous commencerons par les missions, notamment l'action de l'État en mer, la sauvegarde maritime, sans oublier les enjeux militaires ni la coopération internationale. Parmi les moyens de l'aéronautique navale, nous aborderons ce que l'amiral Magne a défini comme le patrimoine de notre pays, c'est-à-dire ses avions, ses hélicoptères, ses drones aussi demain, sans oublier la problématique du maintien en condition opérationnelle et la collaboration interarmées.
Il faudra également prendre en compte la taille critique – voire sous-critique – de ce que l'amiral Magne a défini comme une « minorité ethnique », les hommes de l'aéronautique navale, que nous aborderons dans une troisième partie de la table ronde, notamment à travers leur formation qui est très spécifique. Doit-elle le rester ? Peut-on la fondre dans d'autres formations ? Nous évoquerons évidemment aussi le commandement, qui est également une spécificité, puis tous ceux qui sont avant tout des marins, comme le rappelait le professeur Chaigneau : pilotes, « chiens jaunes » et autres, embarqués ou non, sur porte-avions ou ailleurs. Nous aborderons enfin la problématique des ressources humaines.

Pour débattre de ces questions, interviendra d'abord le vice-amiral d'escadre (2S) Laurent Merer. Entré dans la Marine à l'âge de vingt ans, l'amiral Merer a notamment été ALINDIEN (amiral commandant la zone maritime de l'océan Indien), poste dont il a tiré un superbe livre du même nom. Il nous parlera aussi de son expérience de commandant de zone pendant cinq ans, alors qu'il était préfet maritime de l'Atlantique et de la Manche. Est également avec nous le vice-amiral Olivier de Rostolan, ALAVIA (amiral commandant l'aviation navale) depuis septembre 2006. Pilote d'hélicoptère de formation, il a mis ses compétences au profit de nombreux états-majors durant sa carrière. Nous aurons aussi le contre-amiral Bruno Paulmier, spécialiste de la lutte anti-sous-marine, qui a commandé, entre autres, la frégate Tourville et a occupé différents postes associés à la réflexion stratégique et prospective, notamment auprès du CEMA. Il est, depuis août 2008, Secrétaire général adjoint de la Mer, avec un rôle majeur de coordination interministérielle. Est avec nous également le capitaine de vaisseau Reggie Carpenter, attaché naval près l'ambassade des États-Unis en France. Pilote de l'aéronavale américaine, il a été détaché deux ans dans la chasse embarquée française, dont il porte le macaron. Il parle un excellent français.

Pour commencer, je vous propose d'écouter le témoignage du capitaine de vaisseau Henri Bobin. Breveté pilote de chasse puis pilote sur porte-avions, il a commandé la flottille 11F et a assumé les fonctions de chef de groupe aérien embarqué lors de l'intervention en Bosnie. Il totalise 3 000 heures de vol et 599 appontages. Il est actuellement au CPCO, le centre de planification et de conduite des opérations. Je lui cède la parole.



L'aéronautique navale dans son action au quotidien

Atalntique 2 en vol © Marine nationale

Capitaine de Vaisseau Henri Bobin
Centre de planification et de conduite des opérations

Devant un tel sujet, aussi diversifié, à aborder en quelques minutes, je vous propose un point de vue et un parti pris.

Le point de vue est celui du Centre de planification et de conduite des opérations (CPCO), organisme où je sers actuellement, outil à la main du chef d'état-major des armées (CEMA) pour exercer le commandement opérationnel des moyens engagés en opération, et fixer les règles d'engagement de la force armée, celles qu'il délègue et celles qu'il retient.
Au CPCO, six mètres sous terre, on voit principalement les opérations extérieures (OPEX) qui se déclinent parfois en nombre de soldats projetés. On y voit aussi les opérations intérieures (OPINT), souvent ultramarines, suivies par les bureaux TN pour « territoire national » (terme à connotation maritime évidente). Les OPINT concernent le CPCO lorsque les évènements et les moyens engagés dépassent les bornes de la gestion usuelle des commandants de zone. On ne voit donc pas tout depuis le CPCO et on n'y voit qu'une partie de l'aéronautique navale au quotidien.

Le parti pris est d'aborder le sujet en quelques touches, et non dans tout le spectre de la composante. C'est une approche personnelle, qui n'engage pas le CPCO, et qui peut comporter un biais assumé. À partir de quelques exemples concrets d'emploi des moyens de la Marine, je tenterai de tirer quelques lignes de force. Je laisserai à l'assemblée le soin de vérifier à laquelle des grandes fonctions stratégiques les exemples se rattachent.

Dans le temps imparti, je me propose de survoler la mer ou le désert en quelques lieux :
- en océan Indien dans le golfe d'Aden,
- plus au sud, au large de la plaine de Somalie,
- puis, un détour rapide en Méditerranée orientale avec la frégate de surveillance *Germinal*,
- quelques envolées au-dessus du « sable » ou « persil »,
- en Atlantique Sud, avec le crash du vol AF 447.

Le golfe d'Aden

Le golfe d'Aden est un lieu d'attention qui draine des images nautiques sur les chaînes de télévision, lesquelles révèlent des flux maritimes au grand public et font connaître les opérations de protection et de lutte contre les activités de piraterie.
Le golfe d'Aden est un cordon ombilical européen en géo-économie, un axe stratégique partagé avec les

États-Unis en matière militaire. L'opération européenne *Atalante* de lutte contre la piraterie, montée de manière « artisanale » aux yeux de certains contempteurs de mission de sauvegarde maritime par la Marine, qualifiée de toutes sortes de vocables afin de savoir si elle est plus ou moins militaire que les opérations adjacentes, a pris son régime de croisière et réclame sur zone du MPRA[1], avion de patrouille et de reconnaissance maritime (à Djibouti, Monbassa ou Mahé).

Nous y participons avec au moins un *Atlantique2* présents dans la zone (38 aujourd'hui, dont deux iraniens), se répartit au sein des Task Forces nationales ou de coalitions TF150 /151, TF410 de l'OTAN, TF465 de la PESD, cette dernière s'avérant l'une des plus efficaces.

Au quotidien, dans un environnement mouvant en termes de contributions, contigu à l'arc de crise, la vigilance du planificateur marin aura été de se préserver en permanence contre les tentatives de répartition des responsabilités par zones géographiques ou par

ACTES DE PIATERIE 2008 - 2009 au 5 juin 2009

(ATL2) qui partage sa contribution à la connaissance de la situation navale entre les différents clients avec un flou entretenu.

Par principe, le contrôle opérationnel de cet aéronef, exercé par ALINDIEN, reste national avec un contrôle tactique qui a évolué progressivement de la coalition américaine vers la mission de l'Union européenne. Mais il bascule aussi facilement en national, comme on l'a vu pour les opérations spécifiques de reprise de voiliers français piratés, avec le renfort d'un deuxième ATL2 de métropole.

Son intégration, ou association (*associated support*), au cours de ses vols de 12 heures, en coopération plus ou moins active avec la trentaine de navires de guerre missions. Le découpage en *Area of Responsibilty* (AOR) - souvent impératif sur les théâtres terrestres qui sont des espaces sous souveraineté, où l'on passe la frontière d'une AOR à une autre au travers de *check points* - fait partie de la culture militaire.

Il s'agit ici, au contraire, de conserver le maximum de liberté d'action, l'ubiquité propre au milieu océanique, la faculté de reprise rapide du contrôle tactique pour s'adapter au mieux à l'évènement de piraterie, dont l'initiative nous échappe.

Ainsi, avec un contrôleur opérationnel (OPCON) national direct ou en soutien, un *tasking* de coordination au sein de la coalition *ad hoc* permet de prépositionner

nos moyens aéronavals pour être en mesure de contribuer à une alliance, une coalition ou, en dernier ressort, une opération nationale. Nous n'avons donc pas de découpage de zone, ce qui permet une grande faculté à basculer la chaîne de commandement, tout l'inverse d'une organisation des vols et de l'espace intégrative et administrée de type ATO[2] et ACO[3]. Cela demande de l'agilité d'esprit à nos commandants.

La ligne de force que je souhaite illustrer ici, du point de vue du planificateur conducteur du CPCO, est la versatilité du contrôle opérationnel de cet aéronef à partir d'un point d'appui sûr, versatilité inhérente au milieu marin, et par conséquent, un contrôle politique souverain de l'engagement de nos moyens aux côtés des alliés permettant d'affirmer nos postures politiques au sein des différents forums.

Au large de la Somalie

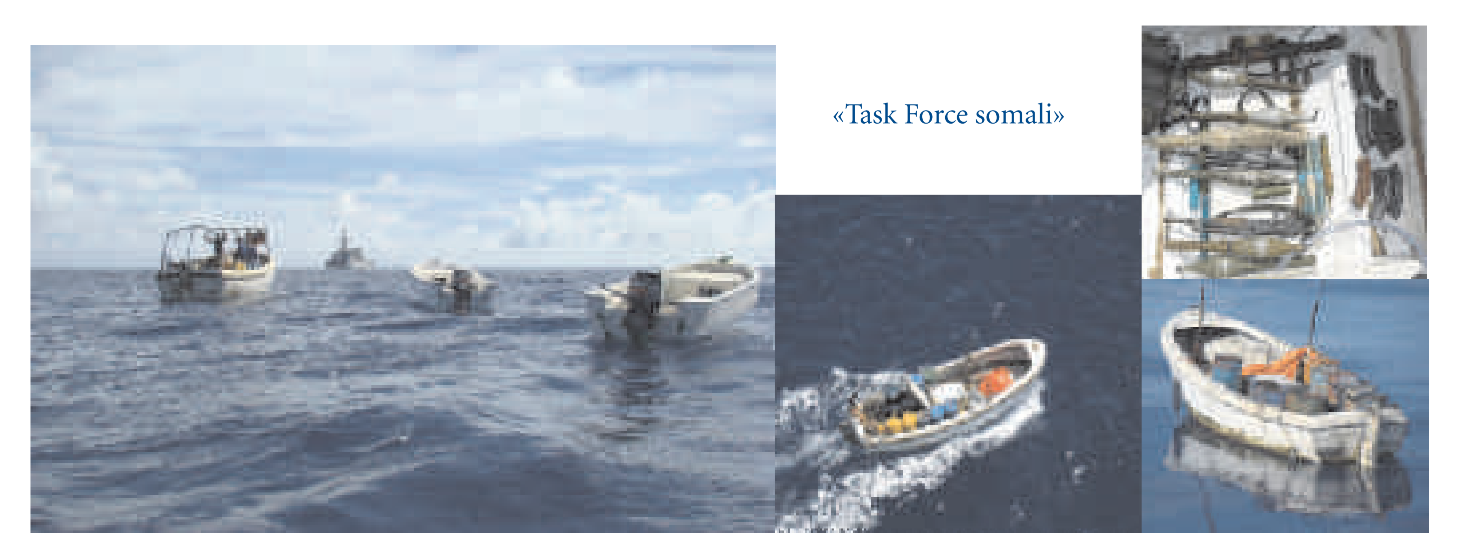
Pour cette deuxième illustration, je vais m'attarder sur l'expérience de la frégate de surveillance *Nivôse* en océan Indien, fin avril début mai, contre les « Task Group somali » types.
Un « Task Group » est composé d'une nounou (appelée bateau mère) et de deux esquifs d'assaut, soit onze pirates (trois pilotes et huit assaillants). La mer est lisse à cette saison, le raid est possible, le *rezzou*[4] pour employer un terme sahélien. Pour le contrer, il faut d'une part se barricader un minimum et d'autre part, reprendre l'initiative en surveillant, tel le berger et ses aides, de vastes étendues autour du troupeau à protéger ; troupeau de thoniers, en l'occurrence.

Un système maritime relativement simple, mais intégré, a permis d'agir efficacement à quatre reprises contre ce nouveau mode d'action des pirates somaliens ; intégration verticale comprenant au sommet le satellite et en dessous l'avion de patrouille et surveillance (PATSURMAR) endurant, la frégate très endurante également, son hélicoptère embarqué qui fait partie intégrante du système d'armes, tout comme sa drome[5] d'assaut et ses fusiliers (et non des commandos).
Un groupe d'action simple, mais cohérent, agissant dans un cadre juridique sans impasse et une chaîne de *Command and Control* (C2) très décentralisée grâce à un catalogue de règles d'engagement (ROEs) solides. Enlevez un seul des éléments cités et le château de cartes s'écroule. L'efficacité provient de la complémentarité des moyens au sein d'une même entité partageant la même connaissance du milieu, sans frottement superflu. Vu du CPCO, en conduite, c'est principalement le bureau « Conduite Mer » (J3 Mer) qui traite. L'absence de frottement interarmées permet de consacrer son énergie à briquer l'interfaçage avec les partenaires civils, étatiques ou privés, de culture maritime ou régionale proche (diplomates, attachés de défense), sans se présenter en ordre dispersé.

La ligne de force de cette deuxième situation est l'intégration verticale des moyens de l'espace vers la surface. On pourrait même prolonger cette intégration vers le dessous de la surface.

La Méditerranée orientale

Mon troisième exemple est l'intervention du *Germinal* entre Chypre et Gaza lors de la sortie politique de l'opération *Cast Lead*[6] fin janvier. Au regard de la violence des évènements, il s'agit, de notre côté, d'une modeste opération à très forte connotation diplomatique et sous réactivité très élevée. En sortie de crise, nos autorités politiques nous demandent d'évaluer, avec une grande urgence, les flux de contrebande vers la côte égyptienne et gazaouie. Cela se traduit par l'extraction d'un navire, obligatoirement un bâtiment porte-hélicoptère (BPH), le *Germinal*, de la Task force FINUL[7] maritime TF448 en mission devant le Liban, en roquant un aviso (non BPH, le *Commandant Birot*) pour se déplacer vers Gaza, et le déploiement d'un ATL2 à Paphos, à Chypre. À l'évidence, l'efficacité de la mission s'inscrira dans le temps.


«Task Force somali»

En planification chaude en club interarmées, il a fallu étudier finement la définition de la zone de vol : de fait, une auto-restriction à s'approcher des côtes, fruit d'un compromis tactique, mais surtout politique, assez timide au regard de ce que nous autoriserait le cadre légal international.
L'observation que je voudrais faire ici, c'est que dans les opérations où nous nous imposons la plus grande rigueur en matière de respect des règles internationales, que nous essayons de promouvoir par ailleurs, au moins par l'exemple, on peut être amené à occulter des fondamentaux.
Le droit aérien est parfaitement connu des gestionnaires d'espaces aériens, propriétaires de leur volume de responsabilité. Le droit maritime très libéral me semble, surtout en ce moment, fortement fondé sur la géo-économie. Ses forces et faiblesses sont vulgarisées grâce, entre autres, à la résurgence de la piraterie. J'émets ici un avis personnel, peut-être candide, mais il me semble qu'approfondir l'alliance entre droit maritime, réputé libre, et droit aérien, dont la logique est sous-tendue par le souci de sécurité aérienne, pourrait conduire à mieux formaliser un droit aéromaritime, afin d'enseigner tout l'intérêt qu'il y a à décoller et apponter d'un morceau flottant de souveraineté nationale, sans rien demander à personne. Dans le but également de border nos commandants d'aéronefs qui jouissent d'une grande liberté, mais pâtissent aussi parfois de grande solitude au moment où l'incident peut survenir.
Il est donc nécessaire de s'assurer de la conservation de la liberté que confère le droit maritime à l'activité aérienne en mer, ce qui suppose de conserver la cohérence organique d'un corps de contrôleurs aéronautiques marins, mais aussi de susciter des soutenances de thèse sur cet aspect particulier chez nos juristes.
Mais surtout, l'exemple de *Cast Lead* illustre un rapport de force qui n'est pas à notre avantage pour jouir de notre droit d'aller et venir en mer. C'est ici le seul endroit de mon exposé où je fais allusion, par défaut, au *capital ship* qu'est le porte-avions.

Le « sable » et le « persil »

Pour mon quatrième survol particulier, je vais de nouveau aborder l'activité de nos PATMAR, omniprésents dans cet exposé, sans doute parce qu'ils sont connus du CPCO au travers de leurs missions en Afrique. On les active en OPEX un peu comme des frégates, alors que comparativement, les hélicoptères de l'aéronavale apparaissent indifférenciés et inclus dans la Marine tant ils font partie du système d'armes naval. Je mets ici de côté le cas de l'hélicoptère lourd de secours et sauvetage maritime.

Que ce soit pour le survol PATMAR du « persil », dans la région des Grands Lacs en Afrique ou dans l'intérieur



L' Atlantique 2 et le *Falcon 50* © Marine nationale / Guillaume Izard (2006)

de la Guyane pour traquer l'orpailleur, ou pour le survol de la houle sablonneuse ou rocailleuse sahélienne à la recherche de colonnes de véhicules rapides, pourquoi employer sur terre une aéronautique optimisée pour l'océan ? On oppose souvent le marin au terrien… je confesse un certain goût personnel douteux pour ce genre d'exercice après 30 ans de Marine !
Changeons de perspective, en accord, je pense, avec M. Hervé Coutau-Bégarie, pour différencier non pas marins et terriens, mais plutôt nomades et sédentaires. Une mission de reconnaissance (RECCO) sur sédentaires, c'est un aller-retour direct vers un point géographique de peu d'incertitude, sur une propriété généralement délimitée. Inversement, le repositionnement des nomades en pick-up, dans les étendues désertiques, s'apparente à des tactiques maritimes. Ainsi, vu de l'employeur au CPCO, l'utilisation du PATMAR endurant répondra très souvent à cette logique ou à cette nécessité. On peut étendre le champ d'application à la cartographie des sites d'orpaillage dans la forêt guyanaise, tâche d'établissement de situation de surface (*surface picture*) dans un environnement évolutif, où endurance, rayon d'action, tenue de situation et identification basse altitude sont recherchés.

Ainsi, le détournement du PATMAR sur terre est, la plupart du temps, lié à son adaptation à un environnement ou à un milieu ouvert où gravite le nomade. À noter cependant que, dans ce domaine, le drone à long rayon d'action et longue endurance apportera un complément pour couvrir une partie du besoin, tout comme le *scanning* satellite. Mais l'ATL2 apporte évidemment beaucoup plus qu'un drone avec son équipage à bord, à condition de rester en environnement permissif.

L'Atlantique Sud

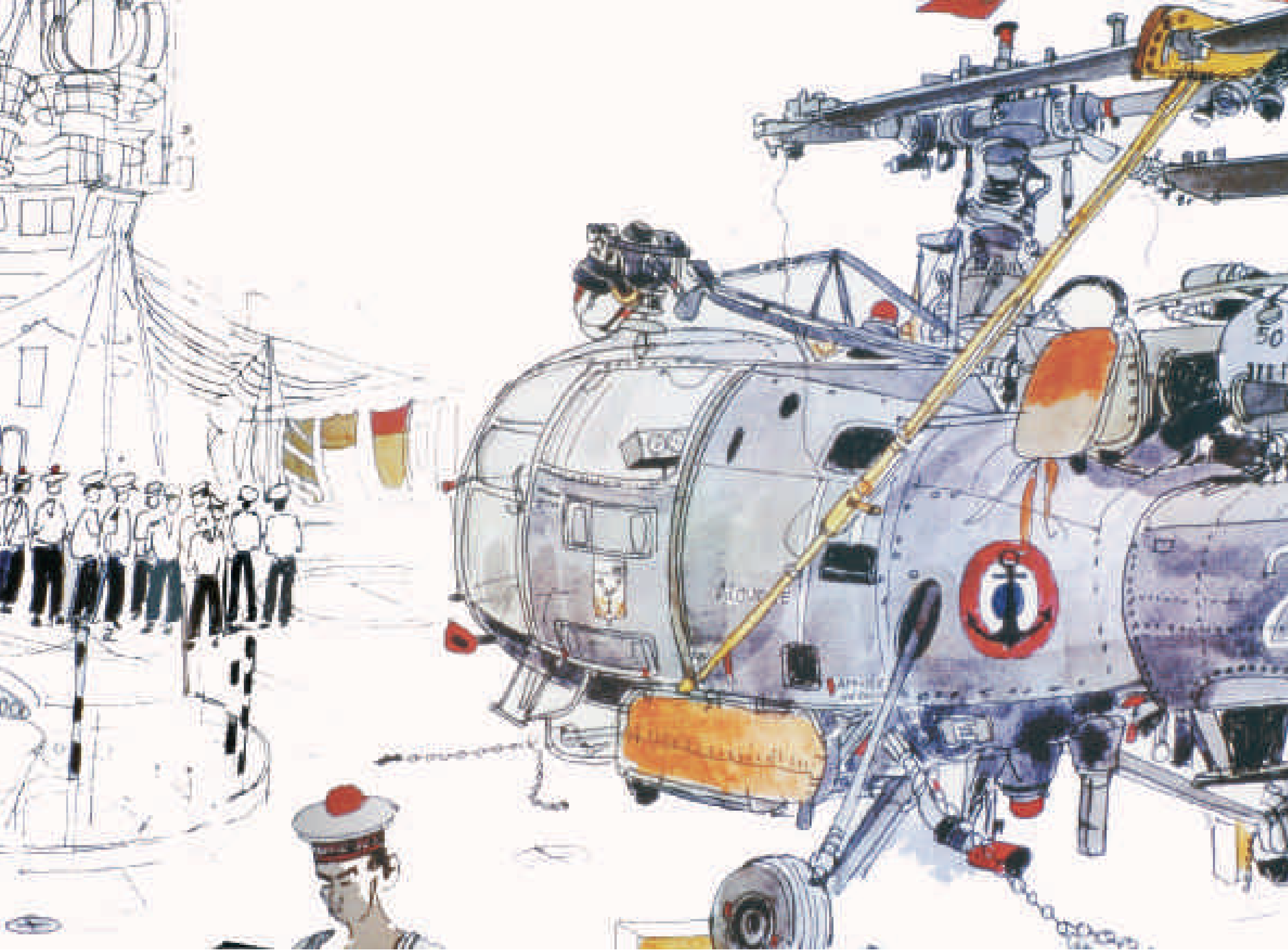
À propos de l'actualité et de la recherche du vol AF 447, de cet évènement douloureux, une fois passée la phase d'urgence de mise en branle du dispositif de recherche sur zone, avec des moyens prépositionnés outre-mer (ATL2 à Dakar) et rapidement projetables depuis la métropole (F50 SURMAR), je retiendrai les difficultés liées à l'incertitude de position du crash. Cette incertitude nous a contraint à patienter pour définir le centre de coordination des secours (CCS) et a induit quelques délais pour revenir au principe d'unicité de commandement national, en confiant l'OPCON de tous les moyens au commandant de la zone maritime de l'Atlantique (CECLANT), une fois que le CCS brésilien se retrouvait clairement en charge.
Je retiens également la capacité très grande distance de nos moyens aéronavals, même dispersés. Qui est capable de combiner de façon cohérente, malgré quelques délais, des unités aéronavales réactives, rapides, des moyens nautiques endurants dotés d'hélicoptères organiques (Le *Ventôse* était prioritaire devant le *Mistral* pour l'investigation du fait de son *Panther* intégré), et des moyens d'investigation sous-marine militaires, mais aussi scientifiques et industriels ? À l'heure où l'approche globale est dans le discours de tous, préservons la cohérence d'une marine militaire et nationale qui applique déjà ce concept.

Pour conclure, je souhaite rappeler quelques lignes de force déjà théorisées, mais illustrées au quotidien :
- l'interaction entre nomade et sédentaire, plutôt que l'opposition terrien / marin, qui conduit à planifier des articulations de C2 souples et à limiter la parcellisation excessive des zones d'opérations océaniques ou désertiques ;
- la participation à des déploiements de coalitions associés à des chaînes de commandement reconfigurables, forme subtile de prépositionnement, notamment en océan Indien, afin d'être en mesure de réagir ;
- l'hélicoptère organique qui n'est pas visible au CPCO, sinon sous le sigle BPH (sauf le cas du *Caracal* déployé en Afghanistan) ;
- les PATMAR, presque gérés comme des frégates déployées, vus du CPCO ;
- la cohérence de l'intégration verticale des moyens répartis entre l'océan spatial géostationnaire (95 % de la planète), l'aéronef dans l'atmosphère iodée (85 % de la planète), le navire d'État ou de guerre sur les océans (72 % de la planète) et l'intervention sous-marine que je ne me hasarde pas à quantifier.

Vous aurez noté que je n'ai pas parlé du groupe aéronaval ni de la projection de puissance. Conjoncturellement et au quotidien, je suis tombé en période creuse en ce qui concerne le sujet de cette première table ronde. Pour son emploi, le CPCO, petite structure, doit impérativement pratiquer ce que l'on appelle l'adossement et s'appuyer sur l'expertise de l'état-major des opérations maritimes (EMO Mer) et des organiques. On en reparlera sans doute au cours des autres tables rondes.

Notes

[1] *Maritime Patrol and Reconnaissance Aircraft.*
[2] *Airspace Trafic Organization.*
[3] *Airspace Control Order.*
[4] Le Rezzou, ou razzia, est une expédition rapide ayant pour but le pillage.
[5] Embarcation rapide pour commandos.
[6] Opération menée en décembre 2008 et janvier 2009 par Israël contre le Hamas, en riposte à des tirs de roquettes depuis Gaza sur le sud de son territoire.
[7] Force intérimaire des Nations unies au Liban.



Alain Bailache - *aprés l'appel,* encre de chine *(1999)*

Première table ronde

Monsieur Stéphane Fort :
Merci, Commandant, pour cette présentation, cet éclairage très concret. Je vous propose maintenant d'écouter nos invités, qui feront chacun une courte présentation, avant de passer au débat. Je vais donc tout de suite laisser la parole à l'amiral de Rostolan pour qu'il nous parle de la vie de l'aéronautique navale, de sa dimension humaine, de l'importance de la mission et, évidemment, des moyens.

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
Merci. Je vais être un peu plus terre-à-terre, ce qui est difficile pour l'aéronautique navale. Je confirme au passage ce qu'a dit Henri Bobin : il n'y a aucune opposition entre le marin et le terrien, bien au contraire. Je précise que dans ma carrière j'ai été formé, dans le domaine aéronautique, par l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) et je salue, bien évidemment, le général Patrick Tanguy, ici présent, qui commande l'ALAT.
Je confirme également ce que disait le Professeur Chaigneau au sujet de l'intérêt porté par le la Chine et le Brésil à l'aéronautique navale. Ces deux pays m'ont invité ces dernières années à découvrir leurs aéronautiques navales respectives et ils nous font également aujourd'hui l'honneur d'être présents avec le général de division Zhang, attaché de défense de la République populaire de Chine, et le capitaine de vaisseau Luis Claudio Goncalves, attaché naval du Brésil.

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
J'ai l'immense bonheur d'être le commandant de l'aéronautique navale. Je voudrais vous faire part de ce que cela signifie, pour moi, tous les jours.

L'aéronautique navale c'est d'abord **un équipage**, comme celui d'un très grand bateau. Moins de 7 000 personnes, guère plus que l'équipage des porte-avions géants américains. Cela se maîtrise, cela se connaît. Cela reste cohérent et soudé malgré les composantes, les statuts, les métiers. Je reviens sur l'image du bateau : si le porte-avions est cher à tous les marins du ciel, alors qu'un tiers d'entre eux embarquent régulièrement à son bord, c'est qu'il symbolise parfaitement ce concept :

loin, au-dessus des mers, engagés ensemble en opération toutes spécialités confondues, la vie en équipage avec ses contraintes et ses intenses sources de satisfaction. J'ai bien connu cette vie sur porte-avions, mais aussi sur frégates et bâtiments amphibies. C'est génial. C'est une vie de marin. Cela correspondait à ma vocation.

L'équipage aéronautique navale met en œuvre des **aéronefs**. J'aime bien le terme aéronef. Il est générique. Dans le *Robert*, il vient juste après aéronaval. Il associe « aéro » et « nef ». Il intègre tout ce qui vole, y compris les aérostats. Il a un sens historique et égalisateur. C'est l'ancien pilote d'hélicoptère qui parle. Des aéronefs de la Marine, je dirais trois choses : ils sont divers afin de couvrir tout le spectre des missions, ils sont marins afin de répondre aux exigences du milieu, et les principaux vecteurs de combat sont multi-rôles : *Super-Etendard Modernisé*, *Atlantique* aujourd'hui, *Rafale*, *NH 90* demain.

Cet équipage et ses aéronefs réalisent des **missions**. C'est la finalité ! La mission, c'est bien plus que le vol. Les acteurs de la mission ne se cantonnent pas à un groupe d'opérateurs en vol, encore moins à un pilote. La réflexion, la préparation, l'analyse, mais aussi l'entraînement, sont parties intégrantes de la mission. Enfin, la motivation de l'ensemble de la chaîne associant les techniciens, la logistique, la mise en œuvre sur pont d'envol ou à terre anime l'esprit opérationnel. La mission, c'est le plus petit commun multiple et le jeune manœuvrier de pont d'envol y participe à son niveau.

Mon rôle dans tout cela ? C'est que ce **subtil élixir équipage / aéronef / missions** opère avec la magie nécessaire. Il me faut veiller aux qualités de l'équipage, il me faut gérer la disponibilité des aéronefs, il me faut conduire avec succès les missions, et m'inquiéter du maintien ou de la régénération de cette capacité.

Les **qualités exigibles de l'équipage** sont son engagement, sa disponibilité, sa capacité à durer dans des conditions difficiles, sa compétence garante d'une nécessaire autonomie, sa rigueur et enfin sa solidarité au-delà des différences de statut ou de métier.
Sa caractéristique est son volume resserré qui impose une efficience reconnue par les observateurs extérieurs et qui suscite une forte réactivité opérationnelle et technique. Enfin, il est partie intégrante de la Marine et ne saurait vivre sans la Marine. Réciproquement, une Marine sans ses marins du ciel perdrait sa cohérence capacitaire dans son domaine de responsabilité : l'espace aéromaritime.

La vraie vie, c'est aussi la **bataille de la disponibilité technique** permettant de dégager du potentiel aérien afin d'entraîner les équipages : travail de nuit dans le hangar du porte-avions, entretien sur le pont des frégates ou au sein des détachements extérieurs en Afrique ou ailleurs, entretien programmé au sein des flottilles et des services techniques des bases aéronavales, dépannages et cannibalisme, opérations de contrôle, ruptures logistiques et acheminement des rechanges, entreposage et travaux en ateliers. L'aéronautique navale est très imprégnée de technique et cette technique a un fort caractère opérationnel, car elle n'est pas coupée du monde des missions et de l'entraînement. Au contraire, elle y participe. Cette touche particulière est bien mise en valeur dans l'attribution des commandements de bases d'aéronautique navale : nos ingénieurs aéronautiques ne sont pas oubliés !

La **mission**, elle, est variée, car son milieu d'application est changeant : il est donc difficile d'en prévoir la nature ou les modalités. Un aéronef simple et rustique peut concourir de façon déterminante au succès de la mission. Cette exigence d'adaptation continue renforce l'esprit d'aventure certes, mais aussi la rigueur d'exécution. Heureusement, le retour d'expérience a été minutieusement exploité en couches successives pour être intégré dans une documentation d'emploi qui constitue un trésor opérationnel reconnu.

Tout cela est bien, mais les difficultés existent et nécessitent des adaptations permanentes : ce que d'aucuns appellent les **réformes ou la gestion du changement**. Dans ce domaine, l'aéronautique navale est délibérément force de proposition. Elle a su dans un premier temps se rationaliser en une structure unique. Elle a mis au pot commun ce qu'elle considérait comme non spécifique (formation initiale, maîtrise d'œuvre de la maintenance) en transférant ses anciennes attributions à d'autres opérateurs, si possible dans une logique interarmées. Son emprise à terre est réduite et va encore se concentrer. Elle aspire enfin à poursuivre avec les autres forces aériennes les échanges de compétences et d'expériences et s'apprête à externaliser de nouvelles fonctions pour mieux se concentrer sur son domaine d'expertise exclusif. Ce mouvement se pilote. Il implique des rencontres entre les acteurs et des négociations dans le partage des attributions. Je ne suis pas seul, mais je participe à ce jeu passionnant. J'ai une foi inébranlable dans l'honnêteté de tous et dans le choix du bon sens.

Quand j'ai rejoint cette noble institution à la fin des années 1970, les autocollants de l'époque représentaient un pilote un peu décati avec cette inscription : « *Dormez en paix, l'aéronautique navale veille* ». L'image ne me semble plus appropriée aujourd'hui. La première raison, c'est que ce pilote me semble moins décati, mais cela c'est l'effet de l'âge. La seconde, c'est que mon vocabulaire s'est enrichi pour vous proposer ceci : « Dormez en paix,

l'aéronautique navale dissuade, détecte, identifie, piste, éclaire, contrôle, reconnaît, surveille, intercepte, défend, attaque, soutient, assiste, observe, coordonne, guide, sauve, constate, transporte, entraîne… et continue néanmoins à veiller. » J'ai peur que cette phrase un peu longue ne rentre pas dans le format imposé d'un autocollant. Et encore, je n'ai pas retenu les termes à la mode : Mutualise, Optimise, Rationalise, Transforme (MORT).

Monsieur Stéphane Fort :
Merci, Amiral. Avant de céder la parole à l'amiral Paulmier, qui est un utilisateur stratégique, je vais laisser parler l'amiral Merer, qui a été un utilisateur tactique des moyens de l'aéronautique navale, notamment comme préfet maritime, mais aussi comme commandant de la zone maritime de l'océan Indien (ALINDIEN).

Vice-amiral d'escadre (2S) Laurent Merer :
Bonjour à tous. L'amiral Magne, tout à l'heure, et l'amiral de Rostolan maintenant ont parlé avec beaucoup de précision et de clarté, mais aussi d'élégance, de l'aéronautique navale et de son utilité. C'est donc un peu difficile d'éviter les répétitions, mais au fond, ce n'est pas grave. J'ai en effet compris qu'il y avait de l'inquiétude. Il faut donc continuer à nous convaincre, entre nous, comme c'est le cas aujourd'hui, mais il faut aussi convaincre l'extérieur, ce qui peut être plus difficile. Je me souviens d'une réunion analogue à la nôtre où l'amiral Moulin, à l'époque inspecteur général de la marine, avait posé une question à une table ronde, devant un groupe de doctes personnes. Il avait demandé comment, dans le fond, il fallait s'y prendre pour convaincre le public, nos concitoyens. C'est un écrivain de Marine qui lui avait répondu, un homme célèbre, ancien prix Goncourt, en lui disant : « *Amiral, c'est très simple. Utilisez les moyens de communication d'aujourd'hui. Faites des livres. Mettez vos marins en scène dans des romans. Faites des films. Allez sur les radios et les télévisions ; forcez les portes. Si vous ne forcez pas les portes, personne ne vous écoutera.* » Forçons donc les portes et, pour commencer, je vais répéter ce que vous avez dit, au nom de mon expérience de cinq années de commandant de zone maritime, que ce soit en Atlantique-Manche-mer du Nord ou dans l'océan Indien.

Le commandant de zone maritime, c'est l'homme du quotidien, des missions de tous les jours, des missions permanentes. Je n'irai pas jusqu'à dire que c'est un peu le tâcheron de la Marine mais, dans le fond, c'est bien cela. C'est lui qui assure vraiment le quotidien. En Atlantique, le quotidien, la première mission de la marine et de la défense, c'est la dissuasion, c'est la sûreté des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE). Pour cela, il a besoin d'outils fiables, d'outils permanents, bien entraînés. Il n'y a pas de sûreté des SNLE sans avions de patrouille maritime ni sans frégates avec des hélicoptères. Je répète : « sans frégates avec des hélicoptères », parce que, pour moi qui ai été l'utilisateur ici ou là, l'hélicoptère est consubstantiel à la frégate. Cela peut s'expliquer, mais non pas se discuter. Cela s'expérimente dans le temps long.
Des outils comme ceux-là, on les utilise dans l'Atlantique. C'est évident, je ne vais pas aller plus avant dans la description ; tout le monde a compris. Dans l'océan Indien, c'est exactement la même chose pour les missions au long cours. La lutte contre le terrorisme remonte à octobre 2001, début de l'opération *Héraclès*. Depuis cette époque, les avions de patrouille maritime, les avions de surveillance maritime, les frégates avec hélicoptères font le « boulot » quotidien.
Vous aurez remarqué que je ne parle pas du porte-avions parce que ce n'est pas un outil du commandant de la zone maritime. Ce dernier, comme je l'ai dit, a besoin du temps long. Il doit pouvoir savoir longtemps à l'avance ce sur quoi il peut compter, or le porte-avions, dans notre pays aujourd'hui, a changé de registre. Pour le commandant de zone maritime, ce n'est pas

Michel Bez - *Aéronefs embarqués*

son outil parce que ce n'est pas lui qui décide de son déploiement. Je ne sais même pas si ce déploiement sera décidé au niveau du chef d'état-major des armées. La décision se prend à une autre échelle. Le porte-avions manque à la caisse à outils du commandant de zone. Il pourra l'utiliser, mais, dans l'organisation très souple d'aujourd'hui, cela peut être donné à un autre. Il fera de l'accompagnement. Cela fonctionne ainsi et c'est bien. En tant que commandement de zone maritime, je n'ai donc pas d'appréciation à donner sur le porte-avions. On en reparlera sans doute longuement au cours de la journée, mais en sachant que le porte-avions a en grande partie échappé aux prérogatives du commandement militaire, pour sa décision d'emploi.

Mon expérience est donc vraiment très simple et très pratique. C'est l'avion de patrouille maritime, l'avion de surveillance maritime et l'hélicoptère. J'ai vraiment utilisé tout cela. C'est vraiment, comme je l'ai dit, consubstantiel aux navires de surface et, je pourrais l'ajouter, aux sous-marins. Merci.

Monsieur Stéphane Fort :

Merci, Amiral. Vous nous avez dit qu'il faut convaincre le grand public, mais il faut auparavant convaincre le politique, le conseiller. C'est un de vos rôles, Amiral Paulmier. Je vous laisse maintenant la parole.

Contre-amiral Bruno Paulmier

Merci pour cette introduction. Je suis actuellement Secrétaire général adjoint de la mer. Je ne vais donc pas intervenir comme un responsable d'opérations militaires, mais bien comme quelqu'un qui est au cœur de la façon dont les moyens de l'aéronautique navale sont effectivement mis en œuvre au profit d'un certain nombre d'activités que l'on regroupe en France sous le terme un peu barbare d'action de l'État en mer.

Je ne me risquerai pas à tenter de définir ici ce qu'est, ce que devrait être ou ce que pourrait être l'action de l'État en mer, aujourd'hui, demain ou après-demain. Sachez simplement que ces activités font aujourd'hui l'objet d'une liste exhaustive de quarante et une missions, avec une répartition plus ou moins formelle entre administrations responsables.

Je vais m'y intéresser en soulignant que notre modèle, s'il est original, n'est pas tant exceptionnel si l'on va un peu s'informer hors de nos frontières. En revanche, il est certainement unique. Et tous, parmi les pays avec lesquels nous avons des relations sur ces questions, ont plus ou moins abordé ces problèmes. Nous sommes parmi les seuls à disposer d' une société bénévole qui s'occupe du sauvetage nautique en mer à proximité des côtes : la société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Cela n'existe nulle part ailleurs sous les mêmes bases et avec la même efficacité.



Michel Bez - *Aéronefs embarqués*

Aujourd'hui, ce qui est intéressant, c'est que beaucoup de gens se posent des questions et je pense que notre colloque est lié à ces interrogations. Parce que l'on parle de réduction des déficits publics, de Livre blanc de la défense et de la sécurité nationale, de loi d'orientation et de programmation pluriannuelle pour la sécurité intérieurs (LOPPSI) et de volonté de se recentrer sur ses missions, les différentes administrations soulèvent des interrogations sur leur devenir et, en particulier, sur les missions qu'elles accomplissent au profit de tous et que, jusqu'à présent, on n'avait pas chargé une seule d'entre-elles d'assurer. C'est au cœur du problème de l'action de l'État en mer.

Pourquoi s'intéresser à ces questions pour les aéronefs ? Très succinctement, parce que l'aéronef permet d'aller vite, assez loin, de balayer une grande surface maritime, en surveillance, en reconnaissance, et avec, en mer, une relation aux conditions météorologiques très différente de celle des bâtiments.

D'autres administrations que la marine nationale contribuent, peu ou prou, avec des moyens aéronautiques, à l'action de l'État en mer. Pour les citer très rapidement, je rappelle que les douanes mettent

en œuvre des avions de surveillance qui permettent de détecter et de constater des pollutions marines illégales. Les hélicoptères de la sécurité civile et de la gendarmerie, hélicoptères à usages multiples non dédiés aux seules activités maritimes, contribuent au sauvetage en mer de façon permanente. Juste pour vous donner un ordre de grandeur, nous avons eu, hélas, quatre morts depuis une semaine, au large des côtes métropolitaines, mais heureusement un nombre à peu près égal de personnes sauvées par des hélicoptères de la sécurité civile. Je ne reviens pas non plus sur les débats dont vous avez certainement entendu parler sur les redéfinitions en cours entre responsabilités des hélicoptères de la gendarmerie nationale et de la sécurité civile.

Aussi, très succinctement, ce qui est intéressant pour nous, au niveau de l'action de l'État en mer, c'est que, comme je l'ai dit tout à l'heure, l'avion permet de balayer une plus grande surface, avec des moyens de surveillance et de veille qui sont totalement optimisés pour la détection en mer. Un *Atlantique* met en œuvre des moyens à la fois techniques et humains qui sont totalement adaptés, entraînés à détecter et à voir des choses à la surface de l'eau. Croyez-moi, les événements très récents et dramatiques que l'on connaît au large du Brésil l'ont, une nouvelle fois, mis en évidence.

Cela permet également, car il y a des hommes dans la machine, de faire des constatations, y compris dans un domaine qui peut avoir des conséquences judiciaires. Cela permet aussi de faire des évaluations. Je pense que l'amiral Merer, comme préfet maritime, a fait confiance, à plusieurs reprises, à des membres d'équipage qui lui ont donné une évaluation de la situation et qui étaient embarqués sur des appareils appartenant à l'aéronautique navale.

L'*Atlantique* permet aussi d'intervenir sous forme d'images qui relèvent d'un usage administratif ou judiciaire, mais également de mettre en œuvre des moyens lourds de sauvetage. Bien sûr, il y a le treuillage par hélicoptère, mais il y a aussi le largage de chaînes SAR[1] de sauvetage en mer. Touts ces capacités permettent de dialoguer avec les différent acteurs sur zone, de notifier les infractions, de guider d'autres moyens, d'assurer une coordination sur zone.

Cela permet enfin, étape ultime dans le spectre de mes préoccupations, d'avoir une action coercitive, plus ou moins violente. Un excellent exemple est celui des tandems constitués d'hélicoptères de la Marine avec des équipes de commandos embarqués qui travaillent dans la lutte contre le narco-trafic. Là aussi, le jugement qu'on peut porter, quand on est au sein de la Marine, sur leur performance peut être un peu différent de celui évalué par les autres administrations. Je passe une partie de mon temps à expliquer aux autres pourquoi il ne faut pas forcément mélanger des critères sans bien en comprendre toutes les conséquences.

Le plus bel exemple est celui des délais d'alerte. Rien n'est plus intéressant que de discuter avec un directeur de centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) sur ce qu'il attend comme délai d'alerte pour les aéronefs de sauvetage en mer. En effet, il voit de la même façon l'hélicoptère qui est d'alerte à cinq ou dix minutes (de jour) et qui est capable d'aller immédiatement récupérer quelqu'un sur une plage ou au voisinage d'une falaise, et un *Super Frelon* ou,



Michel Bez - *Les hommes du pont d'envol*

demain, le *NH 90*, qui pourra, lui, décoller par tout temps (jour et nuit), aller à plus de cent nautiques, dans une mer démontée avec un temps de gueux et dont l'équipage aura besoin d'être briefé de façon adaptée à la complexité de cette mission. Tous ces éléments, il faut en permanence les rappeler à nos partenaires des autres administrations.

La définition et l'implantation des moyens, est une question qui se pose de nouveau aujourd'hui, parce que, effectivement, les administrations dont le ministère de la défense, cherchent à se recentrer autour de leurs fonctions premières. On commence à avoir, sur les implantations et de la façon qu'ont les autorités civiles

de l'État de souhaiter disposer de moyens affectés disponibles sur zone, de plus en plus de difficultés à gérer ces questions.
En revanche, ce qui est indispensable et que tout le monde reconnaît, c'est cette capacité d'agir par tout temps en haute mer et à entretenir ce savoir-faire. Elle suppose une filière de formation adaptée. J'insiste beaucoup là-dessus : une des questions que nous devons nous poser est effectivement de savoir si nous avons les moyens de maintenir des filières séparées de formation et de qualification du « savoir-travailler » au-dessus de la mer, pour l'avenir.



Enfin, en guise de très rapide conclusion, parce que cela soulève beaucoup de questions, en termes de perspective, ne croyons pas que les besoins vont diminuer. Au contraire, les États seront de plus en plus sollicités pour agir en mer et réguler ce qui s'y passe. Le plus bel exemple de cette tendance sera l'application du droit de l'environnement qui va nous demander d'être capables de contrôler et de surveiller ce qui se passe en mer et, de plus en plus, en haute mer, avec d'autres critères d'appréciation et de jugements.

Autre question : quelles responsabilités doit-on transférer à des collectivités locales dans le domaine de l'action de l'État en mer ?
Enfin, il y a de vraies interrogations sur l'avenir. Que pourront apporter les drones, les satellites - je rappelle que l'information recueillie peut donner lieu à un constat, avec toute l'importance de l'évaluation d'une situation en mer - aux décideurs, en premier lieu les préfets maritimes ?
In fine, on se rend compte que l'essentiel est la confiance que l'on peut avoir dans les hommes sur zone, la capacité qu'ils ont à exécuter des missions complexes, qui demandent un entraînement continu, adapté à la complexité du travail au-dessus de la mer, et de disposer des équipements adaptés. En effet, on oublie toujours qu'un hélicoptère ou un avion qui doit voler longtemps au-dessus de la mer doit être traité contre les dégâts engendrés par l'eau salée. Nos amis de la sécurité civile le découvrent tous les jours en ce moment.
Je vous remercie de votre attention.

Monsieur Stéphane Fort :
Je vous remercie. Après cette superbe introduction sur l'ensemble des missions de la Marine et de l'aéronautique navale, je vous propose maintenant d'engager le débat et vous invite à faire part de vos questions. Nous demanderons également son analyse au commandant Carpenter, en tant qu'Américain, avec sa vision extérieure. J'ai une première question pour vous, Amiral de Rostolan. Pouvez-vous nous faire un point rapide sur la proportion de ce qui est demandé à l'aéronautique navale, entre les missions de service public et celles qui relèvent du domaine plus strictement militaire ?

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
Il se dit que la Marine réalise environ 25 % de son activité dans le cadre de l'action de l'État en mer, pourcentage globalement observé par l'aéronautique navale, mais appelant quelques précisions. Il y a dans l'aéronautique navale des moyens qui sont spécialisés, comme les *Dauphin* de service public, dont c'est la mission. Il y a ensuite des moyens qui ne peuvent être affectés à ce type de missions, comme le *Rafale* ou le *Super-Etendard*, dont les capacités dans le domaine de l'action de l'État en mer sont relativement limitées, sauf pour tirer sur une coque dont il faudrait se débarrasser ou accompagner un avion en difficultés. Maintenant, le problème est le rapport entre les parts respectives de l'entraînement et de l'emploi. Pour arriver à envoyer un *Super Frelon*, comme le rappelait l'amiral Paulmier, dans des circonstances invraisemblables, de nuit et à une distance énorme, il faut avoir entraîné l'équipage et le ratio emploi réel / entraînement est finalement assez faible, je dirais bien heureusement, sinon ce serait gravissime. Enfin, sachez que ma conviction absolue est

que la mer appartient à tout le monde et n'est pas un domaine exclusif. Je suis ravi qu'il y ait une coopération entre les diverses administrations, notamment dans le domaine aérien, pour assister les gens en mer. Je précise juste que les administrations ou les autres armées reconnaissent toutes à la Marine l'expertise, car c'est elle qui a l'expérience, qui a établi les doctrines et qui a engrangé tout un corpus documentaire mis à la disposition des autres administrations. Je précise au passage qu'une administration comme la sécurité civile ne forme pas des pilotes *ab initio* mais bénéficie de formations délivrées en amont, soit au sein de l'aviation légère de l'armée de terre, soit au sein de la Marine.

Monsieur Stéphane Fort :
Merci, Amiral. Soyons clairs, compte tenu des nouveautés, notamment la revue générale des politiques publiques (RGPP) et le *Livre blanc*, y a-t-il une remise en cause au niveau interministériel, une volonté que d'autres administrations s'accaparent cette mission ou, au contraire, cela fait-il pour l'instant l'objet d'un consensus ?

Contre-amiral Bruno Paulmier :
Tout d'abord, il faut garder la prudence qui s'impose toujours dans ce genre de questions. Personne ne remet en cause la performance de notre modèle, de ce que nous avons mis en œuvre jusqu'à présent. Dans une période que l'on pourrait qualifier de vaches un peu maigres, les gens ont tendance à oublier ce qu'ils font un peu au profit de tout le monde. Toute la difficulté est de nous assurer que nous n'allons pas *de facto* « créer un trou dans la raquette ». Maintenant, pour ce qui est de la particularité de ce qu'apporte l'aéronautique navale, en termes de capacité à agir loin, en termes de formation des hommes, personne n'envisage un seul instant de la remplacer. Ce serait à la fois aberrant du point de vue économique et, sans doute, probablement inaccessible pour un pays comme la France. Certes, beaucoup de bruits circulent, beaucoup de questions se posent, sans doute aussi beaucoup d'idées politiques, mais a aucun moment il n'est envisageable et envisagé de remettre en cause ce qui fonctionne. Le tout est de savoir si cela va pouvoir continuer à fonctionner effectivement et à donner satisfaction.

Monsieur Stéphane Fort :
Dans le cadre de restructurations ou d'un changement de voilure ?

Contre-amiral Bruno Paulmier :
Dans le cadre d'une mise en œuvre de la réforme de l'ensemble des politiques publiques qui est en train de se dérouler. Le vrai problème, au-delà de cette réforme des politiques publiques, est d'aller voir ce qui va rester en métropole et outre-mer, de savoir si nous allons être capable de continuer à tout assumer, voire d'assumer plus car, comme je vous l'ai dit, les ambitions vont croître. En effet, au sortir du Grenelle de la Mer, des ambitions nouvelles seront affichées dans le domaine maritime ; de nouvelles règles, de nouvelles normes seront imposées dans le domaine de la protection des océans et le risque est effectivement qu'il soit demandé encore plus.

Monsieur Stéphane Fort :
Il y a donc un risque d'inadéquation ?

Contre-amiral Bruno Paulmier :
Tout le travail est d'éviter qu'il y ait inadéquation. On est quand même ici sur des échelles de temps, mais il faut effectivement y réfléchir.

"In fine, on se rend compte que l'essentiel est la confiance que l'on peut avoir dans les hommes sur zone, la capacité qu'ils ont à exécuter des missions complexes, qui demandent un entraînement continu, également au-dessus de la mer, et de disposer des équipements adaptés."

Monsieur Stéphane Fort :
Amiral Merer, justement, vous qui avez été utilisateur pratique de ces moyens de l'État en mer, avez-vous constaté que des choses étaient à améliorer ou ce modèle vous paraît-il pouvoir être pérennisé ? Dans quel cadre peut-on l'améliorer ?

Vice-amiral d'escadre (2S) Laurent Merer :
Comme utilisateur, j'ai trouvé que le modèle était pertinent et, comme l'amiral Paulmier l'a très bien dit, je crois que cela n'a pas évolué dans le bon sens. On est en permanence dans la tension, entre les missions à réaliser et les moyens qui sont derrière. La grande difficulté du préfet maritime, ce sont les choix. Quand dois-je arrêter les recherches, quand je sais que c'en est fini, au bout de trois heures, des chances de survie d'un homme tombé à l'eau ? Mais derrière il y a une pression, politique et médiatique… je ne sais comment dire. Aujourd'hui, la grande difficulté de celui qui exerce une charge sur la côte est de faire des choix, de prendre des risques. Il est vrai, on l'a mis là pour cela, mais on aimerait, de temps en temps, avoir un peu plus de moyens. On sait que c'est le cas pour les hélicoptères. Je le redoutais tous les jours.

Je pense que l'amiral Rolin qui est ici l'a redouté tous les jours, comme moi, comme l'amiral Collinet qui est là-bas dans cette salle. Pour l'instant, on a trouvé une solution qui marche. Jusqu'ici, nous n'avons pas été pris en défaut, mais au prix de quelles péripéties, de quelles acrobaties ! Par exemple, l'hiver par temps de givre, est-ce que je peux déplacer mon hélicoptère ? Le problème, c'est qu'aujourd'hui on est toujours dans la tension. Tant qu'il n'y a pas un gros « clash », ça va, mais c'est en permanence l'angoisse pour celui qui est en charge.

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
Je me permets d'intervenir, en tant que commandant de l'aéronautique navale, chargé notamment de l'entraînement de mes équipages, j'ai toujours senti la pression des commandants de zones maritimes. Je disais à mes équipages : « *Ne vous faites pas trop embêter par les Prémar !* » Quand je disais cela, j'étais dans mon rôle, mais en réalité j'étais, bien entendu, d'accord avec les Prémar.



François Perhirin - *Activité sur le pont d'envoi*

Vice-amiral d'escadre (2S) Laurent Merer :
Le problème est que dans le métier, je dirais « civil », on n'a pas le droit d'échouer, car tout le monde regarde, la presse, le politique. Les hommes politiques ne peuvent pas se permettre une erreur et c'est vous qui devez gérer l'interface entre peu d'hélicoptères, peu d'équipages, avec le problème de l'entraînement des équipages de *Super Frelon*. Comme l'a souligné l'amiral de Rostolan, on avait parfois les hélicoptères, mais pas les équipages suffisamment bien formés. Autant pour d'autres missions à caractère plus militaire, si on échoue, si on n'aboutit pas, les résonances extérieures sont limitées. Dans la partie civile, la résonance extérieure est immédiate. Alors, peut-être faudra-t-il en arriver un jour au drame, à la catastrophe. Personne ne le souhaite, mais cela va arriver, sûrement !

Monsieur Stéphane Fort :
A ce niveau du débat, je voudrais avoir l'avis du commandant Carpenter. Pour vous qui, aux États-Unis, avez les Coast Guard, est-ce que le fait que la Marine, notamment l'aéronautique navale, doive assumer à la fois des missions purement militaires et de service public est un sujet d'étonnement ? Est-ce que la diversité des missions vous semble poser problème ou non ?

Capitaine de vaisseau Reggie Carpenter :
Non, mais il est vrai qu'aux États-Unis, nous avons le corps des Coast Guard qui ne relèvent pas de la Navy mais avec qui nous avons l'habitude de travailler dans plusieurs endroits, notamment dans les Caraïbes, avec la *Joint Interagency Task Force South* (JIATF-South), à Key West. Il faut savoir que dans l'US Navy, on n'a pas le droit de *Law Enforcement*. C'est séparé. La tâche de *shérif*, de police, revient au Coast Guard. Dans la Navy, on doit embarquer un officier des *Coast Guards* pour être couvert dans le cadre des actions de l'État en mer, s'il est nécessaire de s'engager dans ce type d'actions. Ainsi, on a déjà utilisé le porte-avions pour des missions humanitaires, par exemple pour le tsunami, en 2004, le porte-avions *Lincoln* avec un pont vide de chasseurs, mais plein d'hélicoptères. Nous sommes préparés à ce type de missions, si la situation l'exige.

Monsieur Stéphane Fort :
Et sur la façon dont la France s'organise, quel est votre avis ? Est-ce pour vous un modèle très particulier, impossible à exporter ?

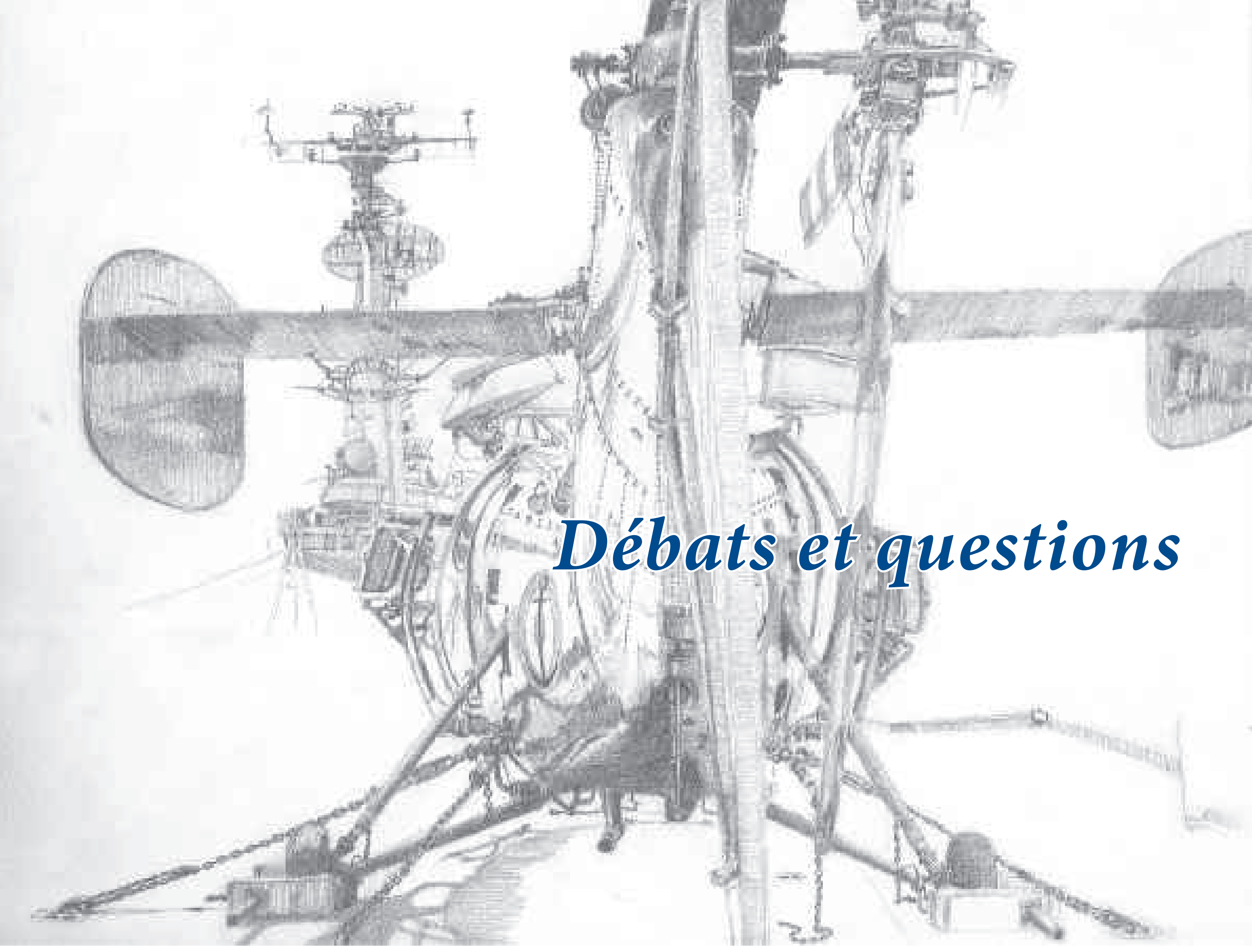
Capitaine de vaisseau Reggie Carpenter :
Non, je pense qu'on peut prendre ce qu'il y a de mieux dans chacun des modèles existants. En réalité, c'est déjà ce qui se fait. Je reviens actuellement de Key West, où on travaille avec beaucoup d'agences, avec beaucoup d'efficacité : avec les *Coast Guards*, la Navy, la DEA[2], beaucoup d'ONG. Il y a beaucoup de leçons à tirer de cette coopération. Chacun a des ressources limitées, mais plus on travaille ensemble, plus on est efficace.

Monsieur Stéphane Fort :
Je pense que beaucoup de marins voudraient avoir les ressources limitées des États-Unis ! Y a-t-il des questions dans la salle sur cette problématique des missions et de leur multiplication ?

Notes

[1] *Search and Rescue.*

[2] *Drug Enforcement Administration.*



Débats et questions

Pierre Courtois - *L'Alouette sur le pont d'envol* - dessin à la mine de plomb (1994)

Amiral (2S) Wilmot-Roussel (Dassault Aviation) :
Je crois que la première loi de programmation sur la sécurité nationale devrait arriver sur les bureaux de l'Assemblée nationale dans peu de temps. Ma question est de savoir si, pour la marine nationale, c'est vécu comme une opportunité ou comme une inquiétude.

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
Je souhaite que ce soit une opportunité, mais je suis peut-être assez naïf.

Monsieur Stéphane Fort :
C'est donc clairement une opportunité à travailler ?

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
À travailler, bien évidemment, car il faudra, un beau jour, que le spectre grandissant des missions qui nous sont confiées s'accompagne de la contribution de ministères qui sont hors défense.

Vice-amiral d'escadre (2S) Laurent Merer :
C'est une question naïve aussi : sommes-nous parties prenantes à l'élaboration de cette loi ? De façon très active ou un peu marginale ?

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
Je ne peux répondre affirmativement en tant que commandant de l'aéronautique navale. En revanche, l'amiral Verwaerde, ici présent, doit suivre cela tous les jours.

Contre-amiral Stéphane Verwaerde :
Nous sommes aussi présents que possible, mais il ne faut pas dénier à l'état-major des armées (EMA) son rôle majeur dans l'élaboration de la loi de programmation militaire. Nous faisons donc valoir les besoins de la Marine pour couvrir les missions qui nous sont confiées à l'heure actuelle, notamment les problèmes de sécurité. Est-ce que cette loi constitue une opportunité ? Je serais tenté de vous répondre à partir de ce qu'a évoqué l'amiral Merer, en craignant qu'il y ait, un jour, un gros problème auquel nous ne soyons pas capables de faire face. Je crois qu'il faut arrêter de se voiler la face. La loi de programmation militaire actuelle et celle qui suit ne nous donneront pas,

si les choses en restent là et en interne défense, les moyens de couvrir aussi bien que nous le faisions jusqu'à présent, les missions d'action de l'État en mer. Le véritable enjeu est effectivement, ainsi que l'a dit l'amiral de Rostolan, de faire prendre en compte, à plus haut niveau que la défense, le besoin de sécurité et d'action de l'État en mer, pour le faire couvrir et le faire financer en interministériel, en faisant opérer ces moyens par les experts que sont les membres de l'aéronautique navale.

Contre-amiral Bruno Paulmier :
Juste un petit mot de complément, au cas où certains en douteraient parmi vous. La notion de financement interministériel sur des investissements sur la durée n'a pas de traduction concrète (n'existe pas), en tout cas pas en France. Et elle existera de moins en moins avec la déclinaison qui est faite aujourd'hui de la loi organique relative aux lois de finances. C'est-à-dire que ce que vient de dire Stéphane est tout à fait vrai et c'est bien le sens du débat que j'ai un peu suscité. Il s'agit d'arriver à faire en sorte que les meilleurs acteurs, ceux qui sont capables de maintenir cette filière, ce « savoir-travailler » au-dessus de l'eau, soient effectivement mis en situation de pouvoir répondre demain aux différentes obligations de l'État, sans que le ministère de la défense ait à en supporter, ce qui serait paradoxal, l'intégralité des coûts. C'est vraiment une difficulté majeure que l'on va avoir à traiter, y compris dans des débats qui ne touchent pas seulement aux aéronefs, je suis obligé de le dire.

Monsieur Stéphane Fort :
Pour en revenir à la problématique de la mission, est-ce que cela veut dire qu'on doit mener une réflexion justement sur une meilleure segmentation des missions, finalement en attribuant plus précisément telle ou telle mission à telle ou telle administration et donc à tel ou tel budget ?

Contre-amiral Bruno Paulmier :
C'est un sujet intéressant, où il faut y regarder de près, avec un problème d'échelle. C'est-à-dire qu'il y a un moment où, à morceler des missions qui demandent des filières spécifiques ou des formations longues et un entraînement continu, on n'arrive plus à être efficace. C'est un des problèmes que rencontrent un certain nombre d'administrations qui contribuent à l'action de l'État en mer aujourd'hui, parce que leur taille et leur devenir ne leur permettront peut-être plus d'assumer demain l'intégralité de ce que demande le maintien d'un savoir-faire maritime un peu particulier. C'est une question que nous devons évoquer très sérieusement.

Monsieur Stéphane Fort :
Amiral Merer, vous avez été aussi, comme vous l'évoquiez tout à l'heure – et c'est un peu la méthode française que les Américains trouvent parfois saugrenue – dans la situation où on va toujours accomplir la mission, dans une logique que tous les militaires connaissent bien en France, où on va au bout de la mission, quand bien même on n'a pas toujours les matériels que l'on estime nécessaires. Cette façon de faire des militaires, et notamment des marins, est leur noblesse, mais représente aussi potentiellement un danger. Est-ce qu'il n'y a pas un moment où il faut mettre un coup d'arrêt en disant : « Voilà, on ne sait plus faire » ?

Vice-amiral d'escadre (2S) Laurent Merer :
Justement, on ne peut pas. S'il y a « pépin », on sait bien sur qui cela retombera. Je crois que c'est tout à fait clair.

Contre-amiral Bruno Paulmier :
Je voudrais ajouter après l'amiral Merer – et j'en parle d'une façon très tranquille – que le préfet maritime, ou le préfet délégué du gouvernement outre-mer, est celui qui portera la responsabilité, y compris judiciaire, de ne pas avoir fait tout ce qui était possible pour sauver la vie humaine. De toute façon, la situation est et sera de plus en plus à la limite du gérable. Et je n'aborde pas les évolutions de la pression politique ou médiatique que l'on connaît par ailleurs.

Vice-amiral d'escadre (2S) Laurent Merer :
De plus, on voit, à l'expérience – et elle est quand même un peu longue – que le modèle est bon. Cela marche bien ainsi et c'est pertinent. Tout ce qu'on entend est donc assez dramatique. Il y a, en effet, autre chose ailleurs et le commandant Carpenter le rappelait. Aux États-Unis cela marche différemment, mais nos histoires sont différentes. Notre modèle, aujourd'hui, correspond bien à notre histoire, à notre logique, à notre façon de penser. Alors, le voir partir un peu en quenouille, comme je le disais tout à l'heure et nous l'avons tous dit, d'une certaine façon, c'est dramatique, mais ce qui est certain c'est que, en cas de « pépin », on sait qui « ramassera ». Il ne faut se faire aucune illusion sur ce point, quelles que soient les précautions oratoires qu'on aura pu prendre à l'avance.

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
Je rappelle qu'il y a également un *challenge* dans l'adéquation des moyens aux missions. Je disais tout à l'heure que des *Alouette III* avaient participé à l'interception des pirates dans l'affaire du *Ponant*. Il y avait dans cette affaire, avec les commandos marine, deux *Gazelle* de l'armée de terre, un *Panther* et deux *Alouette III*. Et l'*Alouette III*, je le rappelle, a l'âge de la quatre-chevaux. Mais le marin utilise ce qu'il a à sa disposition. Ensuite, il se fait une certaine fierté de mettre en œuvre ses moyens et de pousser au-delà des limites raisonnables ce qu'on peut faire avec de vieux appareils. Ensuite, il y a les problèmes de disponibilité et de sécurité. Alors, dans le domaine aéronautique, je dirais que la sécurité est un facteur extrêmement contraignant et très formaté. On peut donc arriver à des ruptures capacitaires. C'est le cas, depuis un peu plus d'un an avec les *Super*

Frelon. Nous sommes soumis, de temps en temps, à des ruptures capacitaires en raison de problèmes techniques et de sous-entraînement des équipages, à cause des déficiences techniques, mais, lorsque l'on peut faire quelque chose, on le fait. C'est peut-être une attitude naïve aussi, mais c'est notre état d'esprit.

Monsieur Stéphane Fort :
Évidemment, on glisse petit à petit vers la problématique des moyens, mais nous sommes encore un peu dans les missions.

Amiral (2S) Guirec Doniol (président de l'ARDHAN[1]) :
Je pense que pour atténuer un peu les états d'âme, le commandant Carpenter pourrait confirmer que les *Coast Guards* ont été créés avant la Navy, ce qui change tout dans la façon de voir le problème chez nous.

Capitaine de vaisseau Reggie Carpenter :
C'est vrai, la création des *Coast Guards* est bien antérieure, mais pour nous, la distinction majeure repose sur une différence de juridiction entre les actions militaires et les actions de police.

Contre-amiral Bruno Paulmier :
Puisque l'amiral Doniol a soulevé la question, je puis vous garantir que, lorsque vous allez à l'étranger, tout le monde vient vous voir, intéressé par le modèle, et je passe mon temps à expliquer qu'il ne faut surtout pas essayer de le copier tel quel, pour des raisons (par exemple le *Posse comitatus Act* aux USA, comme l'a signalé le commandant Carpenter) qui tiennent tant à l'Histoire qu'aux principes constitutionnels ou à l'organisation de l'Etat.. Vous avez, par exemple en Australie, un modèle terriblement inter-administrations qui s'appelle le *Border Protection Command*, dirigé actuellement, à ma connaissance, par un général de brigade de la *Royal Australian Air Force* qui a dû être pilote de patrouille maritime, mais qui a effectivement toutes les capacités inter-administrations pour l'ensemble de la gestion des côtes autour de l'Australie. C'est avec eux que nous travaillons, par exemple, pour coopérer en matière de police des pêches dans les terres australes. Vous voyez que cela dépasse largement les douze nautiques des eaux territoriales.
Tous les modèles existent, mais beaucoup de gens sont intéressés par le notre et par notre expérience. Le problème auquel nous sommes confrontés aujourd'hui, il faut en être conscient et cela a déjà été relevé par plusieurs travaux, c'est celui de la planification des moyens, la cohérence de cette planification. Jusqu'à présent, les administrations, la Marine et les forces armées en tête, décidaient selon leurs options et chacun développait, comme les douanes, son programme d'aéronefs, de bateaux, etc. sans aucune vision d'ensemble. C'est le premier problème. Le second est majeur, parce que l'homme est au cœur de tout cela, c'est comment affiner la formation et l'entraînement des hommes demain.

Monsieur Stéphane Fort :
Nous reviendrons plus tard sur cet aspect particulier.

Monsieur Bernard Bombeau (Air et Cosmos) :
Je profite de la présence du commandant Carpenter, que je ne verrai malheureusement pas cet après-midi, pour lui poser une question et d'abord faire une remarque. Il se trouve que la France et les États-Unis ont en commun une chose : ils disposent à la fois d'une aéronautique navale et d'une armée de l'air et, jusqu'à présent, ces deux armées n'avaient pas les mêmes matériels. Aujourd'hui, les parcs et matériels évoluent. En France, l'armée de l'ai et la Marine vont avoir des *Rafale* en commun. Aux États-Unis, l'*US Air Force* et la Navy vont avoir des *JSF F-35* en commun. J'aimerais savoir comment, aux États-Unis, vous abordez cette question, en termes de complémentarité, et également si la question de moyens organiques dans chaque armée est aujourd'hui clairement posée dans votre pays ou si cette question apparaît déjà révolue.

Capitaine de vaisseau Reggie Carpenter :
C'est une bonne question. Le *JSF* a été conçu spécialement pour convenir aux trois services. Quand on a commencé à le dessiner, on a envisagé trois variantes : A, B et C. Le A, est pour l'US Air Force, le B, STOVL[2], pour le Marine Corps et le C est la variante pour le porte-avions. Les trois versions ont été conçues, au départ, pour avoir 70 % en commun. Ce pourcentage a ensuite un peu baissé, car on a dû procéder à des modifications pour les variantes STOVL et porte-avions. De même, la chaîne logistique de l'avion a été conçue pour être utilisée à la fois par l'US Air Force, le Marine Corps et la Navy, notamment pour les dépôts. Ai-je suffisamment répondu à vos attentes ?

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
N'oubliez pas non plus, dans la communauté des matériels, le *NH 90*, partagé avec l'armée de terre.

Pierre Courtois - *Exercices d'hélitreuillage* - dessin à la mine de plomb.

Monsieur Bernard Bombeau :
Je voulais savoir justement si cela pouvait créer des rapprochements entre les armées, qui n'existent pas aujourd'hui.

Capitaine de vaisseau Reggie Carpenter :
Oui, absolument.

Monsieur Bernard Bombeau :
Au niveau de la maintenance ou au-delà ?



Pierre Courtois - *En attente du décollage* - dessin à la mine de plomb (1994).

Capitaine de vaisseau Reggie Carpenter :
Oui. Les trois services, Air Force, Marine Corps et Navy, gardent chacun leur chaîne de maintenance, de soutien, par obligation, à cause par exemple du déploiement sur porte-avions ou des missions d'intervention du Marine Corps, mais il y a de nombreuses réunions de travail inter-services au niveau de la gestion des rechanges, notamment sur les moteurs. La motorisation est commune aux trois versions. Il y a le Pratt et Whitney et le General Electric mais ils peuvent être interchangeables pour les dépôts de maintenance, qui sont communs.

Monsieur Stéphane Fort :
Sur les moyens, en France, ce que vous évoquiez avec les *Rafale* et les hélicoptères *NH 90*, est-ce la bonne solution, notamment en termes de coûts ?

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
C'est très bien, lorsqu'on peut développer un aéronef commun dès la conception. Mais ce n'est pas possible pour toutes les missions. Je ne vois pas comment un *Atlantique* pourrait être mis en commun, car ses missions sont tout à fait particulières. Ensuite, pour le partage des compétences, comme vient de le dire Reggie Carpenter, il y a des domaines où nous allons mutualiser, notamment dans les domaines de la maintenance, de la gestion des rechanges, des moteurs, dans celui de la formation initiale, aussi bien sur le *Rafale* que sur le *NH 90*, également dans le domaine de la formation des techniciens. Enfin, il y a des segments qui sont spécifiques, que chaque armée conserve à sa main. Il est tout à fait possible de faire cohabiter le travail mutualisé et le travail en spécifique. Il suffit de placer très clairement la frontière au bon niveau, de mettre à la tête des organismes mutualisés des gens qui tournent entre les armées, pour éviter une idéologie dominante, et cela peut marcher.

Vice-amiral d'escadre (2S) Tiffou (MBDA) :
En cherchant à résoudre l'impossible équation financière, le rabot est passé un peu partout et n'a pas épargné l'agrégat nucléaire. Pourtant, la force aéronavale nucléaire existe toujours. La composante aéroportée a été réduite d'un escadron de l'armée de l'air, mais, et ce n'est pas pour faire plaisir aux marins, la composante aéroportée est toujours là. Je voudrais demander à l'amiral de Rostolan s'il y a eu des changements au sein de l'aéronautique navale concernant cette très importante mission dont on parle peu.

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
Non, il n'y a pas de changements, au contraire. Je vois qu'actuellement, avec le passage sur *Rafale F3*, qui sera le vecteur avec l'ASMP-A[3], nous sommes dans une phase d'entraînement intense, partagée avec l'armée de l'air, puisque tous ces exercices nucléaires impliquent, d'une façon générale, la force océanique stratégique, les forces aériennes stratégiques et la force d'action navale nucléaire (FANU). Nous sommes dans le cœur du sujet. Je ne vais pas dévoiler plus avant les capacités, mais le porte-avions *Charles de Gaulle*, au cours de son IPER[4], a subi une adaptation à l'ASMP-A - ce qui était un des buts de l'IPER - et au *Rafale F3*. C'est donc quelque chose qui marche et nous ne baissons pas du tout la garde sur ce sujet.

Jean-Claude Hugonnard (Fondation Saint-Cyr) :
Je suis directeur général de la Fondation Saint-Cyr qui, contrairement à son nom, comme vous pouvez le voir sur son site Internet, fait travailler ensemble des civils et des militaires des différentes armées, dont la gendarmerie, en additionnant leurs compétences. Par rapport à ce qui vient d'être dit, et cela sera certainement abordé dans le courant de la journée, sur le plan des missions des hommes et des finances, est-ce que l'Europe apporte quelque chose dans ce nouveau modèle par rapport à notre stratégie, à nos finances, à nos ententes et à notre richesse de compétences ?

Monsieur Stéphane Fort :
Qu'est-ce que cela apporte, mais aussi qu'est-ce que cela induit comme contraintes, Amiral ?

Contre-amiral Bruno Paulmier :
Je n'ai parlé jusqu'à présent que de ce que l'on définit comme action de l'État en mer. Je pense qu'en l'Europe il y a encore deux approches bien distinctes, entre ce qui relève d'une part de l'action ou de la défense militaire, et, d'autre part, de l'action de l'État en mer. Dans ce domaine, l'Europe me paraît un fédérateur intéressant et présente une

opportunité, en termes d'appel à projets, de financements. Elle offre aussi – et c'est presque ambivalent – des solutions qu'il faut bien contrôler, en particulier au travers de ses agences qui touchent peu ou prou au domaine maritime.
Très succinctement, depuis environ deux ans et demi s'est créée au sein de la Commission européenne une direction générale qui s'appelle DG MARE[5], émanation de l'ancienne DG Pêche, et qui tente effectivement d'avoir une vision transverse sur le maritime, avec toutes les difficultés que cela peu entraîner dans les relations avec les politiques, parce qu'il n'y a en Europe aucun pays doté d'un ministre chargé de l'intégralité des questions maritimes. Cette DG MARE a lancé un certain nombre d'initiatives, en essayant d'être fédératrice par rapport à d'autres directions générales de la Commission travaillant dans le domaine de l'environnement, de la pêche, des transports ou de l'énergie. Ici, je pense que les représentants des grands groupes industriels présents dans cette salle savent très bien à quoi je fais allusion. La dernière initiative de cette DG MARE a été un petit (en termes de financement) appel à propositions dans le domaine de la surveillance maritime en Méditerranée. Le fait à souligner n'est pas l'existence d'un nouveau projet de ce type, mais que ce projet a obligé les États qui ont répondu, à faire travailler ensemble leurs administrations, sur un projet de nature beaucoup plus politique qu'industrielle, et cela a obligé les États à mettre d'accord les différentes administrations. Il y a donc des progrès possibles autour de l'Union européenne, en particulier, des travaux de la Commission.
Pour l'autre aspect, un certain nombre d'agences se sont développées au sein de l'Union européenne, qui touchent toutes, peu ou prou, à des activités maritimes. Parmi les plus connues se trouve tout d'abord l'EMSA[6], qui est l'agence européenne de sécurité maritime. Je dis bien sécurité, car en théorie elle ne s'occupe pas de sûreté, même si on la voit s'étendre de plus en plus vers les questions des activités illégales telles la piraterie. Il y a l'agence Frontex, qui s'occupe de la surveillance des frontières, avec tous les problèmes liés à l'immigration. Il y a, bien sûr, l'agence des pêches, qui s'occupe effectivement des contrôles et des embarquements. Tout cela touche à l'action de l'État en mer et au problème de la mise en œuvre de moyens aériens qu'elle nécessite, voire même de moyens autres, avec la surveillance satellitaire.
Dans ce cadre, les agences ont tendance à pousser leurs pions indépendamment les unes des autres, ce qui peut s'avérer difficile pour le modèle que nous avons en France, en particulier sur l'immigration clandestine. Il n'est un secret pour personne que les garde-côtes grecs, qui ne gèrent que la lutte contre la pollution et l'immigration illégale, voudraient bien que nous signions un partenariat avec eux. Ce genre de situation montre que l'Europe - et c'est également bénéfique - peut amener les gens à travailler ensemble. Le domaine maritime est, par essence, partagé, surtout dans les eaux qui bordent notre métropole et l'Union européenne. *A contrario*, les initiatives des agences qui restent sectorielles posent de vraies difficultés pour notre modèle de l'action de l'État en mer.

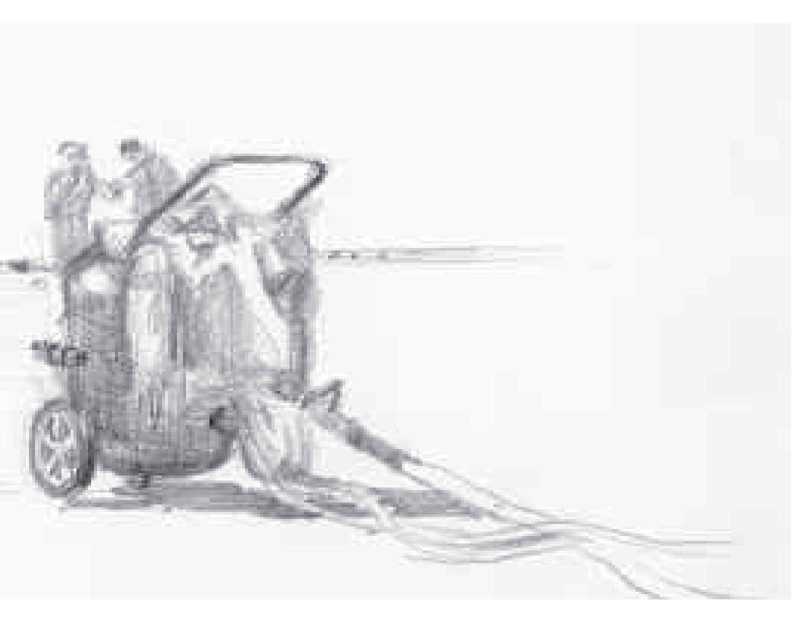


Pierre Courtois - *Sur le pont d'envol* - dessin à la mine de plomb (1994).

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
Juste dans le domaine plus spécifique de l'aéronautique navale, je rappelle que sous la présidence française de l'Union européenne, une initiative a été proposée par la France : l'*European Carrier Group Interoperability Initiative*. Cette initiative représente quelque chose d'important qui commence à vivre et qui consiste à étudier l'interopérabilité de toutes les briques pouvant constituer un groupe aéronaval « européen » (j'insiste sur les guillemets). Il n'est pas demandé à la Lituanie de fournir une flottille d'avions de chasse. Par contre, elle peut très bien, dans un tel exercice, fournir un hélicoptère de sauvetage. De même pour l'Allemagne, qui peut fournir une frégate antiaérienne

qui s'intégrerait à un tel groupe. Il s'agit donc bien d'un groupe qui, pour l'instant, étudie et se rencontre pour évaluer l'interopérabilité des forces et faciliter, à terme, la génération de forces. C'est important.

Vice-amiral d'escadre (2S) Xavier Rolin (Thalès) :
Je voudrais poser une question à l'amiral Paulmier. En ce moment se déroule le Grenelle de la Mer. Quatre rapports viennent d'être rendus, dans lesquels on mentionne que la France va appliquer les engagements qu'elle a pris au sommet de Johannesburg, c'est-à-dire d'avoir 10 % des eaux sous responsabilité en zones protégées. Ces rapports amènent comme perspective d'agrandir à 20 %, à l'horizon 2020, ces étendues protégées. Je souhaiterais donc savoir



comment le SG Mer voit cette perspective, en termes de surveillance et de contrôle. En effet, qui dit zones protégées, dit surveillance, ce qui peut se réaliser partiellement par satellite, mais il faut forcément autre chose, une vraie capacité de surveillance, et là il faut nécessairement des aéronefs et des navires. Comment le SG Mer entrevoit-il cette perspective et comment l'intègre-t-il dans son schéma directeur ?

Contre-amiral Bruno Paulmier :
Voici deux éléments de réponse. Tout d'abord, pour ceux qui ne le savent pas, les rapports de l'étape centralisée du Grenelle de la Mer ont été remis hier à Monsieur Borloo. Dans ces rapports apparaissent un certain nombre de propositions qui, pour l'instant n'ont pas été retenues telles quelles par le gouvernement, mais il est probable que la proposition liée à Johannesburg, une fois chiffrée ses conséquences et arbitrée, pourrait l'être. Cela fait directement écho à ce que je disais tout à l'heure sur les ambitions et les nouvelles missions. C'est-à-dire que, non seulement, il faut nous inscrire dans la continuité de ce qu'on nous demande déjà, mais il faudra aller au-delà, avec un développement des loisirs en mer, avec de nouveaux engins de sports nautiques par exemple. Cela paraît évident quand vous découvrez le nombre d'accidents mortels causés depuis quelques années par la mode du *kitesurfs*. On a, en plus, des engagements que la France va prendre très probablement, même si on ne peut pas le garantir aujourd'hui, et dont il va falloir accompagner la mise en œuvre. À cause de tout cela, le SG mer doit animer les études sur beaucoup plus que l'entretien d'un simple schéma directeur - et le SG Mer, c'est une quinzaine de personnes – il faudra une appréciation complète de situation. Pour les militaires, je dirais que l'on est effectivement en train de faire une analyse « capacitaire » destinée à préparer l'avenir de l'action de l'Etat en mer.
Entrent en ligne de compte dans cette analyse, au même titre que les moyens classiques et les hommes, les problèmes d'adaptation juridique et d'autres aspects parallèles. C'est un travail que nous avons déjà commencé, que nous allons embrayer à partir du Grenelle de la Mer, quand on aura effectivement les niveaux d'ambition affichés. Le problème est déjà reconnu, ce qui est en soi une étape majeure.

Monsieur Stéphane Fort :
Amiral de Rostolan, vous évoquiez justement la création d'un groupe aéronaval européen. Vous avez vécu sur le *Mistral* l'opération *Orcaella*, qui visait à acheminer du riz jusqu'en Birmanie, où le ministre des Affaires étrangères parlait d'abord d'un porte-hélicoptères. Ensuite, très vite, dans les éléments de langage que vous connaissez tous, marins et militaires, il devenait interdit de parler de porte-hélicoptères, car il n'y avait pas d'hélicoptères à bord, sinon peu, c'est-à-dire deux *Gazelle*, dont une ne fonctionnait pas, et une *Alouette*. Heureusement, le groupe aéronaval américain *Essex* était juste à côté, avec beaucoup d'hélicoptères sur le pont d'envol, et pouvait suppléer ce manque. Ma question, vous la voyez venir, c'est qu'on a de magnifiques bâtiments de projection et de commandement (BPC), le *Tonnerre*, le *Mistral* et bientôt un troisième, mais à bord combien d'hélicoptères ? Faut-il créer un groupe ? Plus précisément, ma question est : serait-il souhaitable d'en arriver là ?

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
Vous avez tout d'abord raison. La Marine manque d'hélicoptères. C'est un constat. Tout le monde en est convaincu dans cette salle.
Deuxième point : les BPC sont un peu des « couteaux suisses », des bâtiments interarmées. C'est-à-dire qu'ils offrent des capacités accessibles à l'ensemble des armées, pour réaliser une mission interarmées, voire multinationale. La Marine, qui affrète le bateau, invite bien évidemment beaucoup de monde à venir participer à la mission. En général, c'est l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT), représentée ici par son digne chef, qui fournit l'essentiel

des moyens. Et l'ALAT manque aussi d'hélicoptères. Il n'était peut-être pas alors possible d'en fournir et il n'existe pas de structure de coordination permettant de répondre d'une façon coordonnée à une sollicitation opérationnelle. Au mois de septembre, va naître un organisme directement placé sous les ordres du chef d'état-major des armées, qui s'appellera le Commandement interarmées des hélicoptères (CIH). Cet organisme de quinze personnes dirigé par un général, que j'espère de l'armée de terre (pour une simple raison de légitimité puisque l'ALAT met en œuvre 60 % des hélicoptères de l'État), aura une double mission. La première sera de répondre d'une façon coordonnée, immédiate et réactive à une sollicitation opérationnelle. Il s'agira d'abord de dresser un état des lieux du parc des hélicoptères disponibles dans les armées, d'évaluer cette disponibilité, les modes de fonctionnement, ce qui est spécifique et ce qui peut être mis en commun, pour toutes les missions communes. Notamment, cette mission en Birmanie aurait pu être une mission commune, si tant est que chacun ait pu être qualifié à l'appontage – mais c'est le cas – afin qu'on puisse apporter une réponse française interarmées à une sollicitation opérationnelle. Le deuxième objectif de cette structure sera justement de faire en sorte que les doctrines, les procédures et les modes d'emploi se rapprochent. En effet, à l'heure actuelle, nous sommes trop cloisonnés. Je pense que le général Tanguy voudra répondre à mon invitation.



Pierre Courtois - *Alouette III à bord du BEM Monge* - dessin à la mine de plomb

Général de division Patrick Tanguy :
Je voudrais non pas répondre, mais converger avec les propos que tu viens de tenir. Simplement, au sujet du *Mistral*, pour répondre à la question, la problématique s'est posée à la fin de la semaine dernière et il fallait arbitrer entre l'urgence de la mission et le nombre de moyens. Il y a actuellement sur le *Mistral* un hélicoptère *Puma* qui a été prélevé sur le théâtre de Côte-d'Ivoire pour pouvoir remplir la mission dans l'urgence, sachant que si on avait eu un peu de délais supplémentaires, on aurait pu prendre quelques machines en métropole, mais cela supposait des délais de mise en place, notamment sur Dakar, incompatibles avec la nature de la mission.

Monsieur Stéphane Fort :
D'où ma question sur la pertinence de voir ce type de bâtiment opérer avec son propre groupe aérien, comme le fait le porte-avions.

Général de division Patrick Tanguy :
Dans la conception de ce bâtiment, il a été envisagé, comme on l'a justement évoqué, d'en faire un « couteau suisse », tout le monde a participé et la dimension de porte-hélicoptères a, bien évidemment, été mise en avant. Il a en effet, comme vous le savez, la capacité d'embarquer seize machines et d'en mettre en œuvre six de façon simultanée. L'ALAT a été particulièrement impliquée dans cette affaire. La question qui se pose maintenant est : « Peut-on, ou doit-on, maintenir en permanence à la mer, en fonction des déplacements du bateau, un groupe d'hélicoptères embarqués, sachant qu'en parallèle le taux de projection de la partie des forces des hélicoptères de l'ALAT a oscillé, pendant deux années consécutives, autour de 30 % des moyens, ce qui est un taux plus qu'à la limite du raisonnable compte tenu des moyens d'entraînement qui nous sont consentis. Cela signifie que nous sommes en permanence sur un équilibre très instable et que le choix est à faire à l'aune des moyens disponibles et de la qualification des équipages.

Monsieur Stéphane Fort :
Un autre sujet polémique, dans le contexte de l'actualité, c'est évidemment la situation des *Super Frelon*. Dans l'action quotidienne de l'aéronautique navale, notamment dans l'action de secours, la nécessité récente de faire appel à l'armée de l'air n'a pas fait que des amis à Cazaux. Permettez-moi cette plaisanterie. Cette nécessité d'externalisation concerne aujourd'hui les appareils et les équipages. Comment la résoudre ?

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
La décision de mettre en place un hélicoptère de l'armée de l'air *EC 725 Caracal* à Lanvéoc-Poulmic a été prise par le chef d'état-major des armées (CEMA). Cela correspondait à une situation qui commençait à devenir absolument ingérable, due à la trop faible disponibilité des *Super Frelon* pour assurer les missions et l'entraînement des équipages à ces missions. Il fallait prendre une décision et elle a été prise, en toute souveraineté. Le CEMA a peut-être considéré que le transfert de ce soutien à la Marine était prioritaire par rapport à d'autres missions attribuées à l'escadron fournissant le *Caracal*. Bien évidemment, il faut que dans une telle affaire on joue « gagnant-gagnant » et que, si la Marine reçoit le soutien de l'armée de l'air pour la réalisation de missions et pour l'entraînement de ses équipages sur un nouveau type d'appareil, elle puisse, au passage, intégrer l'armée de l'air, l'amariner. Quand je vois un pilote de l'armée de l'air mieux découvrir la mer, découvrir ce qu'est

une brasse, un nœud ou un nautique – pour les nautiques, c'est déjà connu – j'en suis content. Comme je l'ai dit tout à l'heure, la mer n'appartient à personne. Elle est à tout le monde et tous les acteurs sont les bienvenus, si tant est qu'ensuite ils engrangent une expérience.
Nous en sommes là. Je pense également que l'organisme que j'ai déjà cité, le Commandement intégré des hélicoptères, est créé, justement, pour éviter ce genre de rivalités. A partir du moment où il sera à la main du CEMA, avec une quinzaine d'experts des différentes armées, il sera possible de devancer toute situation potentiellement dangereuse, d'anticiper et de prendre des décisions réfléchies.

« Nous sommes en permanence sur un équilibre très instable et que le choix est à faire à l'aune des moyens disponibles et de la qualification des équipages. »

Monsieur Stéphane Fort :
Et sur la location de machines ?

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
Pour la location de machines, vous avez raison. On a également loué deux *Dauphin* à une société belge, pour les mettre en place à Hyères, afin de pallier l'absence de *Super Frelon*, alors qu'il y en avait un à Hyères jusqu'à l'année dernière. Par ailleurs, nous avons lancé une étude de location de deux hélicoptères *EC 225* pour assurer la soudure entre la fin des *Super-Frelon* et l'arrivée des *NH 90*, sans trop obérer les capacités de l'escadron Pyrénées de Cazaux.

Monsieur Stéphane Fort :
Et sur la constitution et la formation des équipages, êtes-vous inquiet ?

Vice-amiral Olivier de Rostolan :
Il n'y a aucun souci. Il faut savoir qu'un aéronef, c'est quelque chose de moins compliqué qu'une mission. Quelqu'un formé sur *Super-Frelon* à la mission de secours maritime dans les circonstances les plus difficiles n'aura aucune difficulté à changer de machine, comme vous passez de la Mercedes à l'Audi ou de la quatre-chevaux à la Diane. L'apprentissage peut se faire en interne. Il peut également se faire auprès d'une société prestataire, en l'occurrence Eurocopter, et pour les premiers pilotes que nous avons formés sur *EC 725*, avant qu'ils ne commencent à travailler avec l'armée de l'air, nous avons passé un contrat avec Eurocopter, qui délivre des qualifications sur hélicoptères aussi bien aux opérateurs pétroliers qu'à un client qui peut être la marine nationale.

Monsieur Stéphane Fort :
La formation nécessite, malgré tout, une vraie réflexion dans le long terme.

Contre-amiral Bruno Paulmier :
Dans cette affaire, tout d'abord, le ministère de la défense est le principal fournisseur. Notre problème est de savoir si nous pourrons assurer des missions de secours en mer sur une période donnée, notamment en hiver, et d'être sûrs que nous ne connaîtrons plus une situation où on pourrait mettre en cause l'État. Il s'agit, par exemple, d'hélitreuiller une équipe de surveillance sur un navire en difficultés à 100 nautiques des côtes de Brest, ce qui est un cas tout à fait classique et qui demande un certain savoir-faire.
Sur la formation, je le dis simplement, l'important, dans l'action de l'État en mer, est d'avoir la compétence « missions ». Qui doit donner cette compétence aux différents pilotes qui doivent aller travailler au-dessus de la mer ? A la limite, ce n'est pas notre souci. En revanche, notre souci est que cela se fasse dans la meilleure rationalisation des finances publiques. La question de savoir si on doit unifier l'acquisition et le maintien des qualifications, les diversifier ou les regrouper, tout cela est effectivement à l'ordre du jour, car, en période de restrictions, il faut tout étudier. Cela ne veut pas dire qu'on change nécessairement, mais qu'on regarde.

Monsieur Stéphane Fort :
Merci. Avant de céder la parole au professeur Coutau-Bégarie, je voudrais juste avoir votre vision, Commandant, sur cette aéronautique navale française, depuis les États-Unis, au moins depuis leur Ambassade, place de la Concorde.


Pierre Courtois - *Entretien* - dessin à la mine de plomb (1994).

Capitaine de vaisseau Reggie Carpenter :

Dans un premier temps, je voudrais dire que je suis pilote de l'aéronavale américaine, mais que j'ai passé trois ans dans l'aéronavale française et que j'ai piloté un *Super-Etendard* dans la glorieuse 17F. Pendant mon passage dans la marine française, j'ai remarqué, dans les opérations conjointes, qu'on joue de façon analogue. Il y a quelques petites différences, mais on utilise les mêmes documents opérationnels à bord d'un porte-avions. Je dois pourtant dire que passer de l'A6[7] au *Super-Etendard* n'a pas été aussi facile que de changer de voiture, mais j'ai constaté qu'on est des frères dans l'aéronavale, qu'on fait des opérations ensemble et de la même façon. C'est seulement, à mon avis, une question de chiffres. C'est vrai, nous avons onze porte-avions pour le moment. On est en train de parler de l'avenir de l'*Enterprise*, qui prendra peut-être sa retraite après un dernier tour en mer. Pendant les dix ou vingt prochaines années, nous allons fluctuer en descendant jusqu'au niveau de dix, avec les admissions au service actif et les départs. La question essentielle relève bien de la capacité, du nombre d'aéronefs et de porte-avions.

J'ai fait le même rêve que l'amiral Magne, mais je pensais plutôt à un mélange de hamburgers, de milk-shake, de coca, etc. Mais le résultat est le même. C'est un équilibre très délicat pour l'entraînement, l'entretien et la préparation. Aller partout dans le monde avec des porte-avions, c'est notre objectif commun. Chez nous, chaque fois qu'il y a une crise, la première question du Président est : « *Où sont les porte-avions ?* » En effet, on envoie tout de suite un porte-avions.

C'est vraiment difficile de maintenir l'équilibre de tout ce qui est nécessaire à l'entraînement. Vous avez les mêmes difficultés que chez nous. Il y a beaucoup de similitudes entre nos deux marines, à part le nombre de porte-avions.

Monsieur Stéphane Fort :

Il y a aussi le nombre de hamburgers dans la marmite.

Vice-amiral Olivier de Rostolan :

J'en profite juste pour réitérer toute mon admiration et ma gratitude envers la marine et l'aéronautique navale américaines. Pour nous, aéronautique navale française, c'est vraiment la grande sœur, c'est la référence, et l'un de nos objectifs majeurs est l'interopérabilité avec elle.

Ce domaine, me semble-t-il, est pour le domaine des armées françaises, celui où le niveau d'interopérabilité atteint avec un autre pays est le plus complexe. Faire catapulter un *Rafale* en même temps qu'un *F 18*, sur une catapulte de porte-avions américain, contrôlé par des *E2C* français, prenant le relais d'*E2C* américains, le tout stationné pendant une semaine aux États-Unis en juillet 2008, c'est quelque chose d'absolument exceptionnel. Cela demande un entraînement, une culture, des contacts préalables. Nous, partie française, nous avons été éblouis et heureux que cela se réalise. Il faut savoir que la partie américaine, c'est le commandant de la Deuxième flotte qui me l'a dit, a trouvé également cela exceptionnel. Ils m'ont dit que jamais ils n'avaient atteint un tel niveau de mise en œuvre en commun avec une autre nation.

Capitaine de vaisseau Reggie Carpenter :

C'est aussi la culture de l'aéronavale qui est la même, entre les Français et les Américains, et avec n'importe quel pays qui met en œuvre un porte-avions doté de catapultes et de brins. C'est cette culture de l'aéronavale qui nous réunit. C'est la même chose pour le Brésil, la Chine et la Russie : il y a une culture presque identique en ce sens, dans le monde.

Monsieur Stéphane Fort :

Vous êtes marins avant tout.

Vice-amiral Olivier de Rostolan :

Reggie Carpenter était un acteur majeur de cette aventure. Je précise, au passage, qu'il porte le macaron de pilote de l'aéronautique navale française sur son uniforme. Bien évidemment, j'ai toujours été heureux, ces quatre dernières années, d'aller quatre fois sur le *São Paulo* et j'espère y retourner encore l'année prochaine.

Capitaine de vaisseau Reggie Carpenter :

J'ai soixante-cinq appontages, s'il y a la possibilité d'en ajouter trente-cinq, j'aurai l'écusson des cent appontages et je suis disponible pour cela !

Monsieur Stéphane Fort :

C'était la minute publicitaire pour terminer cette table ronde.

Merci, Messieurs. Merci à vous tous. Nous allons donc céder la place au professeur Coutau-Bégarie et, après cette introduction parfaite aux tables rondes de cet après-midi, je vous rappelle qu'elles seront consacrées à l'action diplomatique et à l'aéronautique navale au combat.

Notes

1 Association pour la recherche de documentation sur l'histoire de l'aéronautique navale.

2 STOVL pour *Short Take Off Vertical Landing* qui correspond à un aéronef à décollage court et atterrissage vertical.

3 Missile air-sol moyenne portée version améliorée.

4 Indisponibilité pour entretien et réparation.

5 *Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries.*

6 *European Maritime Safety Agency.*

7 Le Grumman A6 *Intruder* est un avion d'attaque embarqué de l'US Navy en service entre 1963 et 1997. La version EA-6 *Prowler* est toujours en service.



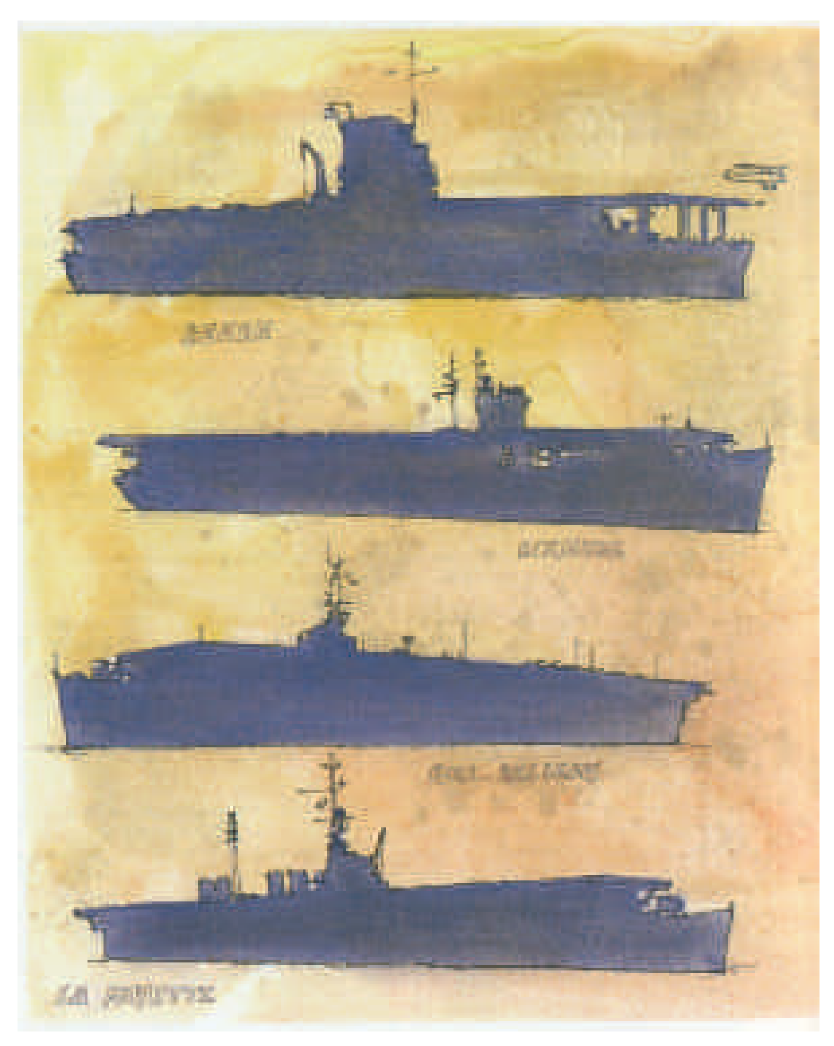
De l'utilité des porte-avions pour la France

Professeur
Hervé Coutau-Bégarie
Directeur de recherches en stratégie
au Collège interarmées de défense

Michel Bez

Le syndrome de jane

Partons du point de vue le plus général, celui de l'analyse stratégique globale, compréhensive, comme dirait Max Weber. L'analyse navale est marquée par une déformation que l'on peut appeler le syndrome de Jane ou, si l'on est chauvin, le syndrome de Balincourt. Les marins sont pratiquement les seuls à être dominés, sinon gouvernés, par d'énormes dictionnaires, qui recensent avec une précision, une érudition admirables, tous les navires de guerre existants. Mais c'est l'analyse de ce que Clausewitz appelait les « forces mortes », une analyse statique et quantitative, qui donne le nombre d'unités, les tonnages globaux, mais ne dit absolument rien sur la réalité de la puissance navale, car on répertorie de la même manière un vrai navire, qui navigue, et des navires qui ne sortent jamais. Cette approche statique est insuffisante. Elle peut même être dangereuse, car elle peut conduire aussi bien à la sous-estimation de certaines marines, modernes, bien entraînées, efficaces, mais qui n'ont pas de grands bâtiments, qu'à la surestimation d'autres marines, parfois dans un but intéressé. C'est ce qu'on appelle l'instrumentalisation de la menace. On en a eu une belle démonstration, il y a une génération, avec l'instrumentalisation de la menace soviétique, qui était exagérée, de manière parfois grotesque.
On répète le même scénario aujourd'hui avec la marine chinoise qui réussit, certes, des progrès extraordinaires, mais en partant de très bas. Elle a un très grand



Michel Bez - *Les porte-avions français*

nombre de lacunes. Certes, cette approche statique est nécessaire. Il faut rendre hommage à ceux qui l'assurent, particulièrement au commandant Prézelin en France. Mais elle est insuffisante. Elle doit être complétée par une analyse dynamique, d'abord qualitative. Au niveau de la stratégie des moyens, il ne suffit pas de connaître le nombre de navires, de plates-formes, il faut savoir s'ils naviguent, s'ils sont servis par des équipages entraînés, s'ils sont capables d'aller en haute mer, de mener des croisières océaniques, s'ils disposent d'armements, d'équipements modernes. Il faut ensuite parvenir à une vision plus globale qui comprend les deux autres composantes de toute stratégie contemporaine, à savoir la stratégie déclaratoire : quelle est la doctrine de la marine en cause ? Que veut-elle faire ? Et la stratégie opérationnelle : que peut-elle faire ? Que fait-elle dans la réalité ? On est surpris du décalage immense entre la masse d'informations, extrêmement précises, que l'on a sur le potentiel théorique des marines, et la difficulté à avoir des renseignements, souvent très vagues et incomplets, sur ce qu'elles font réellement. Or, nous sommes là au cœur du problème. Clausewitz avait déjà rappelé cette exigence première : les moyens ne peuvent jamais être considérés indépendamment de la fin. La première question, lorsqu'on regarde n'importe quel instrument, et spécialement un instrument militaire, est : à quoi sert-il ? Quelles sont ses fonctions ?

Les deux faces des marines

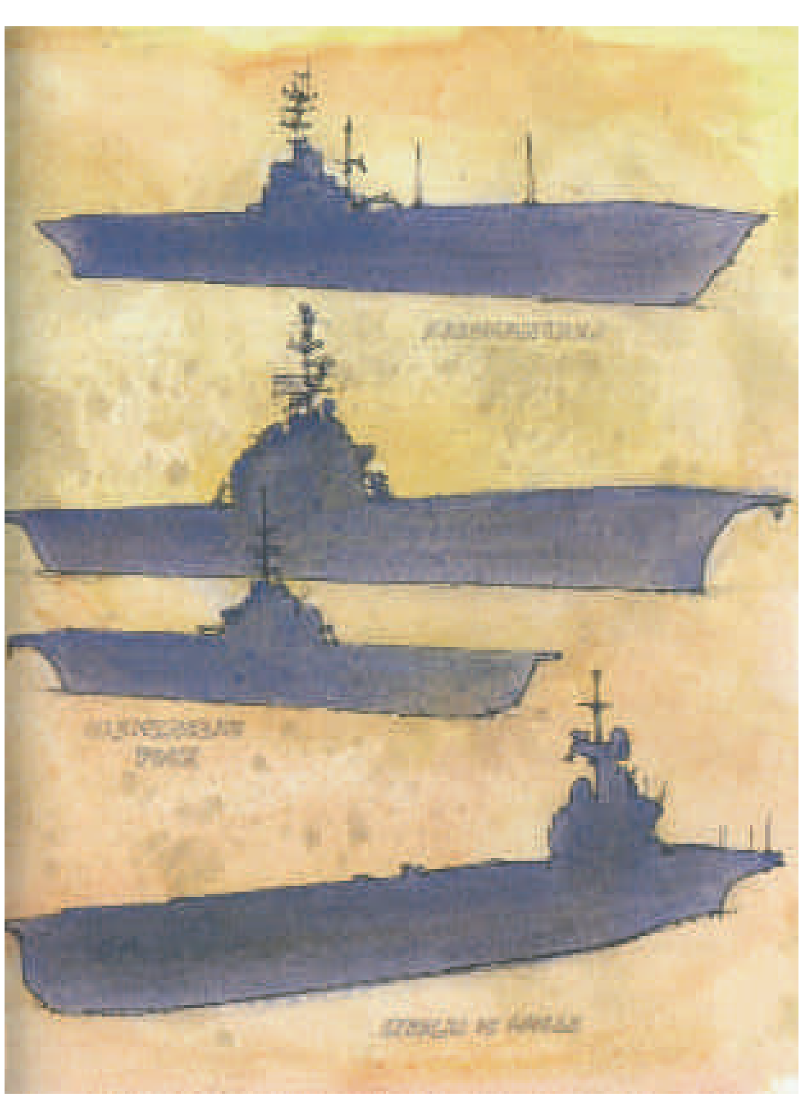
Pendant très longtemps, la doctrine a donné une réponse très claire et très simple, que Monsieur de La Pallice n'aurait pas reniée : une marine de guerre, ça sert à faire la guerre. Ces marines n'existent que par et pour la guerre. La préparation au combat de haute intensité constitue le cœur du métier. La paix n'est qu'un intervalle entre deux guerres. De Mahan à Castex, les théoriciens n'ont jamais dit autre chose. On ne trouve jamais plus qu'une allusion furtive aux fonctions éventuelles de la marine en temps de paix, généralement ramenées à montrer le pavillon. Toutes les fonctions politiques des flottes étaient regroupées sous l'appellation rustique de « diplomatie de la canonnière » et celle-ci n'était pas théorisée. Il a fallu attendre la « révolution copernicienne », qui a été enclenchée par le plus grand auteur naval de la deuxième moitié du XXe siècle, l'ambassadeur britannique sir James Cable, pour découvrir la réalité des marines contemporaines et ériger en catégorie à part entière, à côté de la stratégie navale, la diplomatie navale. La marine de guerre est un instrument conçu pour faire la guerre, mais elle est aussi – en étant scandaleux, surtout, à l'époque contemporaine - un instrument de politique étrangère. Aujourd'hui, dans un système international qui admet de plus en plus difficilement le recours à la guerre majeure, l'instrument militaire n'a pas perdu de son importance, mais ses fonctions se sont diversifiées. Voilà l'idée maîtresse qui doit guider toutes les réflexions : ne jamais séparer les moyens de la fin, rester fidèle aux grands enseignements de Clausewitz, qui sont utiles aussi bien aux marins qu'aux terriens ; corollaire logique, ne jamais séparer le matériel de l'idée. Le matériel a des performances théoriques, mais, dans la pratique, il dépend de la conception qui le fait mouvoir et le porte-avions en est l'un des exemples les plus frappants.

Là encore, un exemple. On devrait dresser une statue au grand inconnu de la guerre du Pacifique, à l'homme qui a fait gagner la guerre du Pacifique aux Américains, et que seule une minuscule poignée d'initiés connaît.

Ce grand homme de la guerre du Pacifique, ce n'est pas Halsey, ni Spruance, c'est l'adjoint « opérations » de l'amiral Nimitz, l'amiral Towers. C'est lui qui est l'inventeur de la tactique des Task Forces, le concepteur des règles d'emploi des porte-avions. Dans la première partie de la guerre, les Américains ont subi un certain nombre d'échecs. Mitscher et d'autres ont eu quelques problèmes. Pourquoi ? Parce qu'ils n'arrivaient pas à manier correctement cet instrument nouveau. C'est Towers, qui par un effort pédagogique continu, a élaboré et diffusé la doctrine d'emploi des Task Forces. Il était tellement indispensable que Nimitz lui a toujours refusé ce qu'il demandait, à savoir le commandement d'une flotte. Mais quand la fin de la guerre est arrivée et que Nimitz est reparti à Washington, c'est Towers qui lui a succédé comme CINCPAC. On a là un exemple parfait de cette alliance, ô combien nécessaire, entre la doctrine et la pratique. Une saine doctrine n'est pas la garantie du succès, mais au moins, elle garantit, dans une large mesure, contre les risques d'échec.

On peut donner un autre exemple. Les sous-marins japonais étaient de bien meilleure qualité que les sous-marins américains, au début de la guerre. Leurs torpilles fonctionnaient, ce qui était très rare à l'époque ; elles n'émettaient pas de sillage, elles avaient une plus grande portée. Or, les sous-marins japonais n'ont guère obtenu de succès, alors que leurs homologues américains ont décimé le trafic japonais. Pourquoi ? Parce que, tout de suite, les Américains ont engagé leurs sous-marins contre le trafic marchand, alors que, fidèles au code du Bushido qui veut qu'on s'attaque à des guerriers, les Japonais n'ont jamais songé qu'à attaquer des navires de guerre. Leur investissement n'a pas été payé de retour. C'est un axiome : plus l'investissement matériel est grand, plus l'investissement intellectuel doit accompagner et, si possible, précéder.

C'est particulièrement vrai pour le porte-avions. Quelle est la place du porte-avions dans la stratégie et la tactique navales ? Deux conceptions s'affrontent. La première consiste à dire que le porte-avions n'est qu'une extrapolation de ce qui précédait et qu'il n'introduit pas de bouleversement fondamental dans la guerre navale. Curieusement, cela a été la thèse du plus grand des analystes navals des années 1940, l'Américain Bernard Brodie, qui pourtant était attaché à l'amirauté américaine et lisait, en pleine guerre, les rapports officiels sur Midway, sur Guadalcanal, sur les Mariannes. Or, pour lui, la différence entre le navire de ligne et le porte-avions était une simple différence d'allonge : un porte-avions frappait à 300 km, quand les canons d'un cuirassé ne frappaient qu'à 30 km. Contre cette conception minimaliste de la révolution induite par le porte-avions, la thèse opposée soutient que le porte-avions a vraiment suscité une révolution militaire : d'un point de vue tactique, en généralisant le combat au-delà de l'horizon, et d'un point de vue stratégique, en donnant, pour la première fois, à la mer les moyens de frapper à l'intérieur des terres. On disait communément que la terre ne pouvait pas frapper en mer. « La puissance de la terre s'arrête là où s'arrête la portée des armes ». Avec le porte-avions, la mer peut frapper loin à l'intérieur des terres. C'est une très grande nouveauté. En contrepartie, avec l'avion basé à terre, l'inverse est également vrai : la terre peut frapper loin à l'intérieur des mers. Le porte-avions a une autre conséquence stratégique : il a restauré le blocus. La guerre de 1914-1918 a démontré que le blocus fermé à courte distance était mort. Avec un porte-avions,



Michel Bez - *Les porte-avions français*

on peut instaurer un blocus d'un nouveau genre, qui comporte une innovation très intéressante : on peut attaquer l'autre, directement, dans sa base. Exemple type, l'attaque de la flotte italienne à Tarente par les avions de *l'Illustrious* en novembre 1940, banc d'essai pour Pearl Harbor. On ne peut pas mésestimer l'impact du porte-avions. Un certain nombre d'esprits perspicaces l'avaient vu, dès l'entre-deux-guerres : Moffet aux États-Unis, Barjot en France et quelques autres.

Cette révolution militaire a été consacrée par les grandes opérations de la Seconde Guerre mondiale, particulièrement dans le Pacifique. Elle a été actée par la hiérarchie après 1945, malgré quelques résistances. L'amirauté britannique réclamait, en 1948, la conservation de huit cuirassés pour faire face à certains scénarios, dont une guerre avec la France ! Il est vrai que, du côté français, on dépensait des fortunes pour remettre en service le *Richelieu* et le *Jean Bart*. C'étaient de superbes unités, mais l'investissement aurait été sans doute plus utile ailleurs. Il est intéressant de voir que, malgré tout, les marines ont mieux compris la révolution que les théoriciens. Brodie a eu du mal à la saisir pleinement[1], et Castex, jusqu'à la fin de sa vie - il est vrai qu'il était retiré au fond de sa campagne - est resté un adepte du cuirassé. Il a écrit une apologie du cuirassé, assez étonnante, dans l'un de ses derniers textes, « La Russie et la mer », paru en 1954 dans la *Revue maritime*. Ce qui montre non seulement la difficulté de la prospective stratégique, mais même la difficulté de l'analyse stratégique : parfois on passe à côté de ce qui devrait crever les yeux.

De fait, le porte-avions est devenu le *capital ship*, le navire de référence, avec deux conséquences : il devient symbole et, en même temps, instrument de la puissance maritime.

Le symbole

Le porte-avions a une dimension symbolique, qu'en dehors de la bombe atomique, aucun autre instrument militaire ne possède au même degré. Parce qu'il a une visibilité spectaculaire : dès qu'il y a une crise, un président américain demande : « *Où est le porte-avions ?* ». On assiste aujourd'hui à la course effrénée d'un certain nombre de marines qui n'en ont pas nécessairement les moyens, ni l'utilisation, pour acquérir des porte-avions. Parce que ce n'est que lorsque l'on a un « pont plat », qu'on est une « grande » marine, respectable. La Chine a acheté toutes les coques de porte-avions ferraillés, y compris le *Melbourne* australien complètement hors d'âge, pour essayer d'en tirer quelques renseignements. Le cri du cœur de l'amiral Liu Huaqing : « *Je mourrai avec un regret éternel, si la Chine ne se dote pas de porte-avions*» est connu. D'où l'histoire, presque comique, de la remise en état du *Varyag* russe, acheté, via une officine douteuse, à Macao, pour être transformé en casino. Une fois le « casino » arrivé, il est resté à quai pendant un certain temps, puis un jour, on l'a repeint. Maintenant, il est propre. Les Chinois commencent à envisager l'équipement. Problème, il n'a pas de machines. On rêve qu'un jour, on pourra en faire au moins un porte-avions d'entraînement.



Michel Bez

Voici l'Australie. Les marins australiens n'ont jamais admis leur échec de 1982. En 1981, ils avaient désarmé le *Melbourne*, leur seul porte-avions. Les Britanniques, qui, à l'époque, avaient une frénésie de repli sur les eaux métropolitaines, leur avaient vendu l'*Invincible* pour une somme dérisoire : 175 millions de livres. Il s'apprêtait à partir pour son dernier voyage sous pavillon britannique. Il avait même déjà appareillé, quand les Argentins envahirent les Malouines. Aussitôt, les Britanniques récupèrent leur porte-avions et ne

le vendent plus. Les Australiens n'ont plus de porte-avions. L'an dernier, ils ont préféré le BPE, le *buque de proyeccion estratégica* espagnol, au BPC *Mistral* français. Le BPE était pratiquement deux fois plus cher que le BPC, il y avait deux à trois fois moins de compensations industrielles du côté espagnol. Bien pire, le BPE ne serait pas construit, pour l'essentiel, en Australie, alors que le projet français prévoyait une construction locale. Les Français étaient particulièrement confiants. L'écart entre les deux propositions était tel qu'ils étaient sûrs de gagner. Pourtant, ils ont perdu. Pourquoi ? Tout simplement, parce que le BPE est plus gros. Donc, on a le secret espoir d'y embarquer le F 35B, un jour, et de rendre à la marine australienne sa capacité aéronavale. C'est exactement pour la même raison que les Japonais construisent les DDH 16, les Coréens les *Dokdo* : ce sont des bateaux énormes et ils prétendent y mettre quatre hélicoptères. Le rapport coût/efficacité est, en apparence, problématique. En fait, leur idée est, demain, de mettre un avion dessus, de devenir des marines à porte-avions.



Pour l'instant, il n'y a que trois vraies marines à porte-avions (si l'on met « entre parenthèses » la marine brésilienne qui arme le *São Paulo* – ex-*Foch* – dont l'activité opérationnelle semble réduite) : la marine américaine bien sûr, la marine russe - mais le *Kouznetzoff* navigue très peu et il n'a pratiquement pas de groupe aérien - et la France avec le *Charles de Gaulle.* Quand il n'a pas des problèmes d'hélice ou de réducteur, la France a un vrai porte-avions. C'est un symbole de puissance important. L'Europe de la défense a raté une occasion décisive, lorsqu'on a reporté, pour ne pas dire annulé, le PA2. En 1980, l'US Navy avait quinze porte-avions. En 2000, elle en avait douze. Aujourd'hui, elle en possède onze. Dans deux ou trois ans, avec le désarmement de l'*Enterprise*, elle en aura dix. L'envolée des coûts de la série CVN 21 est telle qu'il n'est même pas sûr qu'on restera là, l'US Navy planche déjà sur des scénarios pessimistes à huit ou neuf. Supposons qu'on ait construit le PA2 et les deux CVF britanniques. En 2015-2020, le rapport entre les États-Unis et l'Europe n'aurait plus été de onze ou douze à un, mais de neuf ou dix à quatre. Là, un rééquilibrage partiel s'opère spontanément, une identité européenne se crée. Car, quand les moyens existent, à un moment ou à un autre, même les Britanniques finiraient par avoir la tentation de s'en servir tout seuls, au lieu de se mettre à la remorque des Américains[2]. La France réintègre l'OTAN, mais la place que nous aurons dans l'organisation militaire intégrée sera fonction de ce que nous apporterons, en termes concrets de moyens, d'effectifs. Les discours médiatiques les plus flamboyants n'y changeront rien.

L'instrument : le cas francais

L'instrument nouveau doit s'insérer dans une structure existante. Il faut qu'il trouve sa place face à des organisations, des structures, voire des matériels déjà en place, qui n'entendent pas céder le terrain. C'est ce qui explique les tâtonnements, lorsque les porte-avions sont apparus. À quoi allaient-ils servir ? On constate une différence très nette entre les puissances océaniques, habituées à opérer à grande échelle, à grande distance, et les pays maritimes à horizon plus contraint, comme l'Italie ou la France. Les États-Unis, le Japon et la Grande-Bretagne ont compris, très tôt et mieux, le rôle du porte-avions. Ils en ont construit un certain nombre. Alors que les pays à horizon limité, méditerranéens - à l'époque, la stratégie française se



Michel Bez -*Le pont d'envol*

focalisait sur la Méditerranée - ont moins ressenti l'utilité du porte-avions, convaincus, à tort, que l'aviation basée à terre pourrait largement suffire. Le livre de Hummel et Siewert sur la Méditerranée (1939) contient une très belle carte qui montre comment la Sicile et les îles du Dodécanèse couvrent à peu près toute la Méditerranée centrale et permettent à l'Italie de s'assurer la maîtrise de l'air dans cette région. En théorie, peut-être, dans la pratique, cela n'a pas fonctionné.

En France, la marine a beaucoup plus souffert que les autres pays alliés de la Première Guerre mondiale, car toutes les constructions ont été arrêtées. Il faut reconstruire, quasiment intégralement, une marine. La priorité est naturellement donnée aux navires de ligne, *capital ships* de l'époque.

On va tout de même construire un porte-avions, avec une carcasse de cuirassé abandonnée après le traité de Washington : ce sera le *Béarn*, navire pourvu de monte-charges invraisemblables et doté d'avions peu fiables. Il y a une anecdote fabuleuse à ce sujet. Un commandant du *Béarn*, qui a fait beaucoup parler de lui après, était le capitaine de vaisseau Comte Jean de Laborde, l'un des premiers marins brevetés pilotes. Le *Béarn* avait reçu un nouvel avion et tous les pilotes « cassaient du bois », s'écrasant à l'appontage. Au dixième ou douzième crash, de Laborde, qui n'était pas encore amiral, mais était déjà d'un tempérament exécrable, convoque ses pilotes et leur dit : « *Vous êtes tous des incapables, je vais vous montrer, moi !* » Devant tous ses jeunots qui ricanent discrètement, il monte à bord de cet engin qui n'a jamais marché, décolle, fait des cabrioles, apponte impeccablement, sans rien casser, et leur dit : « *Vous voyez, ce n'est pas difficile* ». L'un des pilotes a raconté : « *On est quand même resté bluffés. Après, quand on a recommencé, on cassait comme avant* »[3].

À quoi servait le *Béarn* ? C'était d'abord un navire expérimental. La meilleure preuve, c'est qu'à la déclaration de guerre, la première décision sera de le désarmer. Ses flottilles de bombardiers en piqué attaqueront les ponts sur la Meuse, en mai 1940, à partir de bases terrestres. Malgré tout, même si l'amiral Darlan n'aime pas les porte-avions, même si la corporation des canonniers est puissante, les autres marines ont des porte-avions, la France doit faire comme elles. En 1937, le Parlement approuve la construction de deux porte-avions. On met sur cale le *Joffre*, le *Painlevé* doit suivre, mais la guerre éclate avant le début de sa construction. *Le Joffre*, à 30 % d'achèvement, sera détruit sur cale en 1942. Il inaugure la série de porte-avions qui n'aboutiront jamais : le PA 28, le PA 58, le PA 75. Il existe quantité de projets, parfois poussés très loin, même votés par le Parlement, mais finalement abandonnés.

Après 1945, la Marine, qui se reconstitue veut beaucoup de moyens. Le Conseil supérieur de la Marine réclame, dès 1945, quatre porte-avions pour participer aux missions de l'ONU. C'est l'époque où l'on prévoit une force militaire internationale. Les Américains offrant douze porte-avions, la France généreuse en proposerait quatre. Évidemment, on ne les avait pas. En plus, il faut trois porte-avions pour les missions nationales, dans le cadre de l'Union française. Inutile de dire que, dès que l'on sort du Conseil supérieur de la Marine, on n'en parle plus. Le PA 28 est mis sur cale en 1947, mais sa construction est aussitôt arrêtée, pour des raisons techniques et financières. La Marine se contentera d'emprunter des porte-avions aux autres : le *Dixmude* (ex-*Biter* britannique, transféré dès 1945), le *Bois-Belleau* et le *La Fayette* américain, et surtout, un très beau porte-avions britannique, transféré en 1946, qui servira jusque dans les années 1970 : l'*Arromanches*[4]. On va les engager tout de suite dans une mission de l'Union française, la guerre d'Indochine. La plupart serviront comme transports d'avions, mais ils participeront aussi, effectivement, aux opérations de guerre. C'est, en quelque sorte, ce que l'on appellerait aujourd'hui la participation aux conflits asymétriques. Mais cela n'a qu'un temps. En 1954-1955, la France évacue l'Indochine.

À l'époque, « le haut du pavé », c'est l'arme nucléaire. On sait, aujourd'hui, que les grandes décisions n'ont pas été prises en 1958 par le général de Gaulle, le tournant s'est produit deux ans auparavant, en 1956, dans la foulée de la crise de Suez[5]. La Marine est dans une période faste, les bateaux, avec l'aide américaine, arrivent en nombre. Les chantiers navals sont reconstruits, la Marine réussit à faire voter deux porte-avions : le PA 54 *Clemenceau* et le PA 55 *Foch*. Ils sont conçus dans une perspective OTAN, pour amadouer les Américains qui ne voient pas favorablement l'acquisition de moyens lourds par la marine française. Le Pentagone a proposé, à un moment, de fournir gratuitement des missiles, si la France renonçait à la construction d'un porte-hélicoptères. La Marine a donc présenté le *Clemenceau* et le *Foch* comme des navires pour la défense des lignes de communication dans l'Atlantique - voire éventuellement, mais très prudemment, puisqu'on savait que les Américains voulaient en garder le monopole - pour la participation à la « bataille de l'avant » en Mer de Norvège.
Le Conseil supérieur de la marine voit plus grand. Le troisième porte-avions, le PA 58, ne devrait plus déplacer 22 000 T, mais 35 000 T. Il pourra ainsi emporter des avions bimoteurs, qui participeront à la frappe stratégique que l'on commence à organiser. Mais cela ne paraît pas très crédible parce qu'il embarquerait quelques bombardiers CB 62 (à construire) pour des vols sans retour. Dès le début de 1958, ce projet grandiose est abandonné et l'on passe au PA 59, qui n'est qu'un troisième *Clemenceau* : le PA 58 coûtait la somme astronomique de 48 milliards (le budget de la Marine à l'époque était de 240 milliards) ; le PA 59, déjà baptisé *Verdun*, ne coûte que 33 milliards, quand même nettement moins. Mais le général de Gaulle revient au pouvoir, il a de grandes ambitions nucléaires. Le PA 59, qui absorbe toute la tranche navale de l'année 1959, est annulé, ses crédits vont servir à payer (en partie) l'usine de Pierrelatte. La marine nationale n'aura que deux porte-avions.

Les porte-avions sont déplacés de la Méditerranée vers l'Atlantique en 1966. C'est une décision personnelle du général de Gaulle, dans lequel le Premier ministre Michel Debré a joué un rôle fondamental, qu'on ne peut pas éclaircir actuellement, faute d'accès aux archives. On parle d'action stratégique, d'action de frappe, mais on discerne mal la doctrine d'emploi des porte-avions de l'époque. En fait, on dirait que le porte-avions se cherche encore un peu.
Il ne va trouver véritablement sa place que dans les années soixante-dix. Il y a une concomitance remarquable entre le retour des porte-avions de Brest à Toulon, l'une des premières décisions de défense du Président Giscard d'Estaing, et la relance des opérations extérieures. 1972-1975, c'est le grand retour dans l'océan Indien, avec la couverture de l'accession à l'indépendance de Djibouti ; 1976-1977, c'est le déclenchement de la crise libanaise. Ces deux théâtres vont mobiliser la marine française, avec un roque, comme on dirait aux échecs, entre les deux, car la France n'a plus les moyens de soutenir deux crises majeures : soit le gros des moyens est dans l'océan Indien, soit il est en Méditerranée. On ne peut plus faire les deux en même temps.
Pourtant, il y a eu un épisode, au moins, où le Président Giscard d'Estaing aurait souhaité avoir deux porte-avions. En 1977, lors de la crise du Sahara Occidental, il a demandé l'envoi d'un porte-avions au large du Sahara et la Marine a dû lui répondre qu'elle ne pouvait pas : l'un était au dock à Toulon et l'autre au Liban. C'est pour cela que Lamantin a été amené avec les moyens de l'armée de l'air. Ensuite, il va y avoir un enchaînement, presque continu, d'opérations extérieures. La démonstration de l'utilité du porte-avions va se faire de manière indiscutable dans les opérations *Saphir*, *Olifant*, *Prométhée*, *Salamandre*, *Héraclès*… Très peu



Michel Bez - *Le pont d'envol*

de gens savent que la France est le deuxième pays au monde en terme d'opérations extérieures depuis 1969, début du retour sur les théâtres extérieurs après la phase de recueillement de 1962-1969 durant laquelle il n'y a rien, sauf une intervention navale à Haïti en 1965. Depuis 1969, elle a lancé entre 450 et 500 OPEX, soit au moins une opération nouvelle par mois, certaines opérations s'étalant sur des mois, parfois même des années[6]. Qui peut nier qu'il y a là un facteur central, décisif, de l'influence française dans le monde ? Il n'est pas de même nature que l'arme nucléaire, bien évidemment, mais cette répétition d'actions souvent peu spectaculaires, qui passent inaperçues au point qu'un certain nombre d'entre elles sont purement et simplement oubliées, finit par créer une influence. Le Service historique de la Défense, section Marine, a réalisé un certain nombre de monographies, dont il faut espérer la publication prochaine. Dans un contexte continu d'attrition des moyens, le gouvernement a demandé de plus en plus à la Marine, et elle l'a fait. L'état actuel du système stratégique ne permet guère d'augurer d'un relâchement des tensions dans les années qui viennent.

"Le porte-avions a vraiment suscité une révolution militaire : d'un point de vue tactique, en généralisant le combat au-delà de l'horizon, et d'un point de vue stratégique, en donnant, pour la première fois, à la mer les moyens de frapper à l'intérieur des terres."

C'est le moment de se souvenir des deux volets de la stratégie. Comme de Lattre : « savoir-faire », certes, mais aussi : « faire savoir ». Si la Marine ne dit pas au pouvoir politique ce qu'elle fait, il ne le devinera pas tout seul. Je m'inscris en faux contre la légende, complaisamment colportée, qui veut que les hommes politiques soient incapables de saisir l'importance des questions maritimes. Quand on leur explique clairement, ils sont capables de les comprendre. La Marine doit faire un peu plus d'efforts en ce domaine. Après tout, il n'est jamais désagréable de se « faire mousser ». En plus, ça peut rapporter. Ça peut même, parfois, rapporter un porte-avions.

Notes

[1] Bernard Brodie, *Sea Power in Machine Age,* 1941, 2e éd. 1943, réimpr. Westport Greenwood, 1969, pp. 427-428.
[2] Hervé Coutau-Bégarie, « Europe – États-Unis : l'impossible rééquilibrage ? », *Stratégique*, n°86-87, mars 2006.
[3] Anecdote recueillie par le CV Claude Huan.
[4] Il sera converti en porte-hélicoptères et porte-avions école à partir de 1968 et finalement désarmé en 1974.
[5] Pierre Herjean, *La politique navale française de 1956 à 1962,* mémoire EPHE publié avec le soutien du SHM, s.d. (2000).
[6] Cf. Hervé Coutau-Bégarie, *Le Meilleur des ambassadeurs. Théorie et pratique de la diplomatie navale*, Paris, ISC-Economica, octobre 2009.

BIOGRAPHIE

Le professeur Hervé Coutau-Bégarie, docteur en science politique et ancien élève de l'Ecole Nationale d'Administration, est actuellement directeur du cours de stratégie au Collège interarmées de défense (CID), président d'honneur de la Commission française d'histoire militaire et directeur d'études à l'Ecole pratique des hautes études (EPHE).
Il est également le fondateur de l'Institut de Stratégie Comparée (ISC) et le directeur de publication de la revue Strategique et co-directeur de la collection Bibliothèque stratégique chez Economica. Il a consacré une quinzaine d'ouvrages aux questions stratégiques, notamment de stratégie maritime



2e Partie

L'aéronautique navale au service de l'action diplomatique

Animateur : **M. Vincent Groizeleau** Rédacteur en chef de Mer et Marine

M. Ludovic Woets
Président de la Société Géo-K

Table ronde avec :
Monsieur Nicolas Dhuicq
Député de l'Aube et membre de la Commission de défense de l'Assemblée nationale

M. le vice-amiral d'escadre (2S) Patrick Hébrard
Ancien sous-chef « opérations » à l'état-major des armées

M. le capitaine de vaisseau Philip Stonor
Attaché naval près l'Ambassade de Grande-Bretagne en France

M. Alexandre Sheldon-Duplaix
Service historique de la défense

M. le capitaine de vaisseau Christophe Pipolo
Ministère des Affaires étrangères

Débats et questions avec l'auditoire



ONSIEUR VINCENT GROIZELEAU

Rédacteur en chef du site internet « Mer et Marine »

Le site « Mer et Marine » ne traite pas que du secteur de la défense, mais également de tous les autres secteurs maritimes. Ces secteurs sont tous liés et, finalement, ce colloque tombe bien puisqu'ont lieu cette semaine les Journées de la Mer, dans le cadre du Grenelle de la Mer. Ces journées rappellent et visent à montrer les enjeux à la population et à mieux faire connaître le secteur maritime.

Quelques chiffres pour commencer. La France possède la deuxième zone économique exclusive (ZEE) au monde après les États-Unis : ce sont dix millions de kilomètres carrés, ce qui est considérable. Au niveau économique, le secteur maritime représente trois cent mille emplois, ce qui en fait un des principaux secteurs économiques du pays. Ce sont les constructions navales, la défense, la recherche, la pêche, les ports, la plaisance, l'off-shore et c'est aussi la marine marchande. Cette dernière représente deux cents navires sous pavillon français, que la marine nationale se doit de protéger quand ils sont dans des zones sensibles. Ce sont des centaines d'autres navires qui sont détenus par les armateurs français. Un navire entre ou sort dans un port français toutes les six minutes. C'est énorme, mais c'est aussi à l'échelle des relations que notre pays entretient avec la mer. Chaque année, quatre cents millions de tonnes de marchandises passent par les ports français, soit 72 % de nos échanges. Cela veut dire que la plupart de ce que nous consommons quotidiennement, ou de ce qui est utilisé comme matières premières, provient de la mer. Tout ces flux, toutes ces marchandises, viennent souvent de très loin et passent dans des zones très sensibles : le détroit d'Ormuz pour le pétrole, le nord de l'océan Indien pour les vraquiers qui transportent des matières premières ou les porte-conteneurs, toutes ces marchandises qui viennent d'Asie. Dans ces zones-là, évidemment, la France a des intérêts stratégiques. Ce sont notamment ses approvisionnements. La marine nationale veille au quotidien pour protéger ce trafic. Ce sont des moyens, ce sont des navires. C'est aussi l'aéronautique navale et le porte-avions, moyens d'action diplomatique, mais également, comme autres moyens, la patrouille maritime et les hélicoptères.



Michel Tesmoingt - *P.A.N Charles de Gaulle* - 1997 huile

M. Ludovic Woets
Président de la Société Géo-K

Monsieur le Député,
Amiral,
Mesdames, Messieurs les officiers,
Mesdames, Messieurs,

Je tiens d'abord, Amiral, à vous remercier de votre invitation.

Je suis très heureux et très honoré d'avoir l'occasion de m'exprimer devant vous sur l'aéronautique navale et, plus particulièrement, l'aéronautique navale au service de l'action diplomatique.

L'emploi de la puissance navale est devenu un outil à la fois essentiel et banal pour la sécurité de nos concitoyens : recherche et sauvetage, communication, observation, surveillance d'événements, intervention lors de crises, lutte contre les trafics ou contre la pollution, prévention des phénomènes et catastrophes naturelles… ou encore, plus tristement, recherche lors de catastrophes aériennes en mer…

Plus prosaïquement, dans le domaine de la défense, la détention d'une puissance navale et aéronavale crédible est symbole de statut.

Pour la France, de la dissuasion à la simple mission de présence, la maîtrise de la puissance aéronavale crédibilise à la fois son rang, son statut, mais aussi la plénitude de ses options politico-stratégiques. L'exemple le plus parfait étant à mon sens, comme aux yeux de nos concitoyens, celui du porte-avions et de son groupe aérien embarque (GAE) qui couvre la totalité du spectre de la puissance navale.

D'abord, donc, symbole de puissance.

Une seule image. Si la Grande-Bretagne se dote de deux porte-avions CVF[1] et si la France acquiert le deuxième porte-avions (PA2), alors l'Europe possédera quatre vrais porte-avions. Le rapport avec les États-Unis passera alors d'un à onze actuellement, à quatre contre dix. Qui niera que cela entraînera une modification

claire de la perception des décideurs et de la place de l'Europe dans le monde ?

Cela suppose une réelle volonté politique, sans chercher à se défausser sur nos partenaires. Comment ici, encore une fois, ne pas constater l'absurdité d'un discours qui prétend promouvoir l'Europe, mais qui lui refuse l'un des moyens privilégiés d'affirmation de puissance internationale ?

Ainsi vue, l'Europe ne doit pas être le produit d'une somme d'impuissance.

L'Europe, puissance politico-stratégique, s'imposera le jour où les pays membres prendront conscience de la possibilité d'agir sans les États-Unis, par la possession d'instruments leur permettant d'intervenir efficacement. Parmi ces moyens, les forces de l'aéronautique navale occupent une place centrale.

Symbole donc, mais aussi instrument de puissance.

La Marine est le principal outil dont peut se servir un État afin d'exercer une force maritime. Ce qu'elle doit faire, sa doctrine, les navires qu'elle déploie, son savoir-faire et ses méthodes de combat dépendent tous de choix politiques définis en fonction des besoins nationaux.

Les choix se font en fonction des objectifs de l'État, de la menace perçue, des possibilités d'actions maritimes, des capacités technologiques, de l'expérience pratique et enfin de la façon dont l'État se définit lui-même et dont il définit ses méthodes de diplomatie comme de guerre.

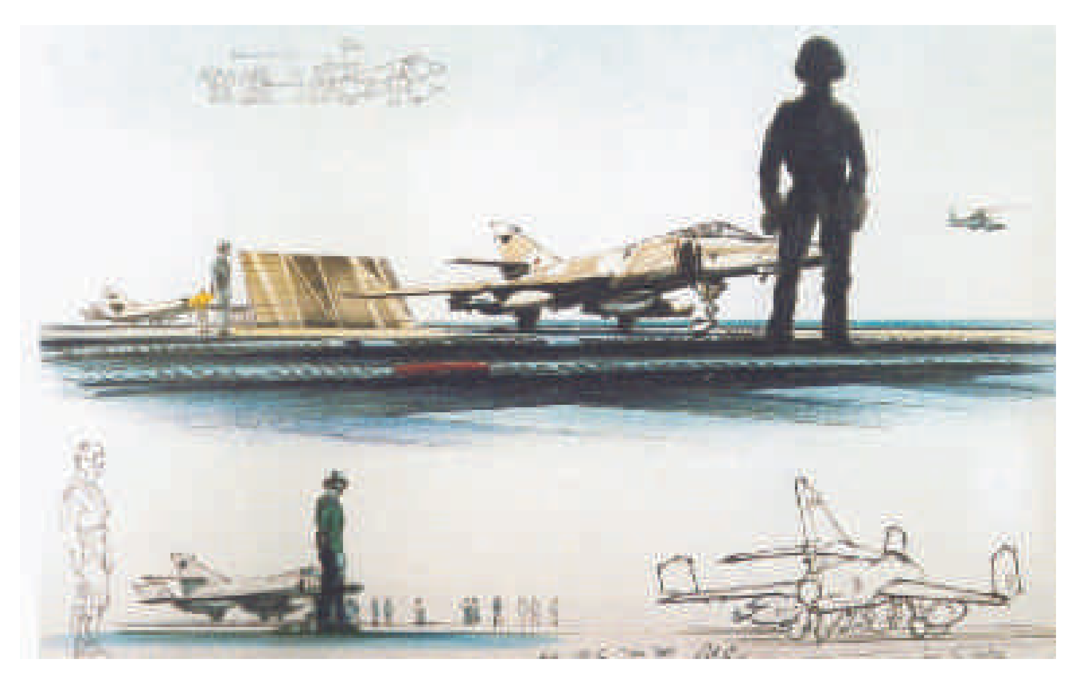
De fait, les marines font partie du cadre de la politique générale d'un État. Plus précisément, elles permettent à l'État d'utiliser la mer à ses propres fins tout en empêchant les autres de l'utiliser d'une manière qui lui nuise.

Le rôle diplomatique de la Marine, et ici, plus précisément des forces aéronavales, se rapporte à la gestion de la politique étrangère. Elles appuient la politique de notre pays lors de négociations précises ou dans le cadre général des relations internationales.
Leur rôle diplomatique est sans égal, car le déploiement et la présence, à titre illustratif et symbolique, du porte-avions et du GAE constituent un signal clair, visible, de l'intérêt de notre État, ou d'un groupe d'États dans le cadre d'une force multinationale, face à une situation donnée.

Ainsi, pour la population américaine, savoir que des forces aéronavales sont déployées dans le monde au travers des Task Forces construites autour d'une flotte de porte-avions, donne un sentiment de sécurité.
Et pour ses dirigeants politiques, dès qu'une crise apparaît, se pose d'abord et avant tout la question de savoir où se trouve la force aéronavale la plus proche…
Dans le développement de la marine chinoise, relevons que les trois flottes (celle de l'Est à Shanghai, du Sud à Zhanjiang et du Nord à Qingdao) disposent chacune d'une division aéronavale propre.
Néanmoins, leur impact diplomatique découle directement de la façon dont leur caractère militaire est perçu. En d'autres mots, de leur crédibilité militaire…

Mais, parler de forces aéronavales nous oblige aussi à parler d'avions.

L'une des premières utilisations de l'avion pour les militaires fut la reconnaissance aérienne. Dès lors, les marins comprirent très tôt l'utilité



Michel Bez -*Au poste d'appontage, Porte - avions Charles de Gaulle - 2001* - technique mixte sur papier

des avions pour reconnaître et patrouiller les vastes espaces maritimes.
Dès la Première Guerre mondiale, dirigeables et avions sont utilisés dans ce rôle. Dans le même temps, l'idée de mettre des avions à bord de navires de combat émerge conduisant, pour la France, au porte-hydravions *Commandant Teste* et au croiseur *Foch*.

Cependant, ce que l'on nomme à l'époque aviation navale se voit (déjà) confronté à des débats sur son utilité. Entre les penseurs du bombardement stratégique et les défenseurs du canon et du cuirassé, la place est difficile. Ainsi, à l'aube de la Seconde Guerre mondiale, la France ne possède qu'un vieux porte-avions, *le Béarn* alors que la Royal Navy en possède quatre, les États-Unis sept, le Japon dix.



Michel Bez *- Sous les ordres, Porte - avions Charles de Gaulle - 2001 -* technique mixte sur papier

Mais, des porte-avions et des forces aéronavales pour quoi faire ? Force de reconnaissance de la flotte principale ou force principale protégée par la flotte ?

En réalité, la Seconde Guerre mondiale illustre la multitude de rôles des forces aéronavales : force d'assaut tant contre la mer que contre la terre, lutte contre les sous-marins, contrôle de l'espace maritime, protection des forces et projection de forces.

Première leçon : pour les marines, l'avion sert à contrôler l'espace maritime et à frapper.
L'analyste soucieux de la meilleure utilisation des comptes publics répondra que nous ne sommes plus dans ce contexte. Des progrès considérables ont été accomplis, même si cet instrument est d'autant plus redoutable que la mer couvre 70 % du globe et que toutes les grandes concentrations humaines se situent aujourd'hui à moins de 300 kilomètres des côtes.

Si nous acceptons que les forces aéronavales constituent l'arme suprême d'une puissance maritime, alors, une puissance globale peut difficilement s'en passer, car la possession de forces aéronavales modernes et compétentes, c'est tout simplement la liberté de frapper où, quand et comme on l'entend. C'est, en d'autres mots, posséder une véritable et totale autonomie stratégique.

Certains analystes estiment que cette autonomie stratégique peut être acquise au travers de bases terrestres implantées chez des alliés à l'instar de notre base des Émirats.

Si nous prenons ce dernier exemple, cette option stratégique n'aurait pas été octroyée à la France si nous n'étions pas une puissance globale crédible, c'est-à-dire, très précisément, si nous de disposions pas de forces aéronavales et de forces nucléaires.

Si ce n'était pas le cas, si nous n'étions pas une puissance libre de nos mouvements, que ferions-nous de bases terrestres disséminées ?

Plus généralement, sans forces aéronavales, la France n'a pas, n'a plus, la capacité d'entrer en premier sur un théâtre d'opérations. Nous n'aurions alors d'autre choix que d'accepter les termes choisis par d'autres qui ont cette capacité.

L'influence de la France sur la conduite politico-militaire d'une crise par une coalition est donc très largement supérieure lorsqu'elle engage ses forces aéronavales et plus encore, son PA et son GAE. Elle a alors accès au renseignement opérationnel de toute origine, et surtout, elle participe pleinement à la prise de décision politique et à la solution militaro-diplomatique.

Mais, face aux nouvelles potentialités conflictuelles, notre puissance aéronautique navale sera-t-elle en mesure de nous conforter dans nos stratégies et surtout de supporter la charge politique qui lui incombe ?

C'est ainsi, et aussi, dans une perspective politico-diplomatique plus large que nous devons évaluer l'apport de la puissance aéronautique navale.
De fait, la puissance aéronautique navale, entendue

comme une arme politique d'emploi, peut conduire les acteurs à atteindre un nouveau point dans leurs préférences stratégiques.

Sa mise en œuvre est flexible. Elle permet des ajustements. Elle permet d'agir, de montrer que l'on agit, et en même temps, de donner le temps nécessaire pour réfléchir à d'autres options. La puissance aéronautique navale est l'instrument de la transformation progressive des préférences politiques, et souvent la fondation des conditions et options à venir.

Les décideurs politiques peuvent aussi contrôler plus aisément la puissance aéronautique navale, ou croire plus aisément, qu'ils le peuvent.

Pour autant, les enjeux que recouvre la puissance aéronautique navale, derrière le côté « glamour » du pilote de *Top Gun* et le mythe du tout technologique, sont cruciaux.

Enjeux cruciaux, d'abord au regard du nécessaire et permanent renouveau doctrinal, plus que jamais souhaitable dans une période de réduction massive et durable des budgets militaires.

La marine nationale, comme les autres armées, doit donc justifier son format, sa configuration, mais aussi mieux présenter sa contribution effective à la politique du pays, non seulement à la politique de défense, mais aussi à la politique générale de défense et de sécurité, et donc, à la politique étrangère face à la multiplication de nos engagements et à la multiplication des crises régionales et locales.

Il convient bien là d'insister sur les vertus politiques que la puissance aéronautique navale met au service de l'autorité politique.

Les caractéristiques propres de la puissance aéronautique navale, comme sa flexibilité, sa réversibilité, son ubiquité, sa maîtrise, son invulnérabilité relative couplée aux caractéristiques propres de l'arme aérienne, permettent aux décideurs politiques de « doser » l'engagement et d'utiliser la campagne dans un cadre plus général, souvent lié aujourd'hui à une négociation pour l'Occident.

La progressivité des frappes, si elle peut dégénérer en gradualisme inefficace (USA / Vietnam), permet aux décideurs d'ajuster ses propres préférences et les choix opérationnels qui en découlent. Le degré de maîtrise de la puissance aéronautique navale permet d'éviter l'escalade non recherchée, ou tout au moins d'en circonscrire les effets.

Les réserves que l'on peut faire valoir à l'encontre des inconditionnels de la toute-puissance aéronautique navale sont légitimes et opportunes, dans la mesure où les développements technologiques, l'illusion d'une maîtrise complète, peuvent conduire à perdre de vues des vérités stratégiques fondamentales, comme la difficulté intrinsèque de la guerre, comme les capacités d'adaptation de l'adversaire, et plus encore, comme la nature profondément politique de tout affrontement.

Force est de reconnaître que les forces aéronavales ne peuvent tenir le terrain terrestre dans la même mesure qu'une armée. De même, elles ne peuvent rejoindre les endroits les plus lointains aussi rapidement que ne le peut, en théorie du moins, l'armée de l'air.

Pour autant et au-delà de ce constat, ce serait faire preuve d'un triste aveuglement que de ne pas reconnaître que la puissance aéronautique navale s'applique à tous les types de conflits, y compris les plus originaux (à condition de faire un effort constant d'adaptation) et que tous les appareils militaires qui aspirent à la modernité n'ont d'autre choix que de s'engager dans un effort d'adaptation matériel et humain, mais aussi dans un effort de réflexion sur leur puissance aéronautique navale.

De fait, les forces aéronavales possèdent une capacité sans égale, celle d'une durée indéterminée de déploiement opérationnel, tout en se déplaçant au gré de nos intérêts.

Au travers de l'Histoire, un constat s'impose : la géographie, la technologie et les tactiques ont évolué de façon radicale au cours des siècles, mais les options stratégiques disponibles pour une puissance maritime ont permis aux États disposant de ce type de puissance de former des coalitions, dont le poids stratégique est grandement supérieur à celui des coalitions où domine la force continentale.

De fait, dans la perspective d'une stratégie de puissance à vocation mondiale, la disposition de capacités navales cohérentes et conséquentes est indispensable.

Ce qui peut paraître comme une évidence dans cette enceinte est pourtant, en France, difficile à faire entendre, tant la stratégie navale est négligée par l'autorité politique.

Or, les capacités navales, dans leur ensemble et dans leur cohérence, sont appelées à jouer un rôle majeur dans les temps à venir. En effet, le déplacement du centre de gravité géostratégique de la planète vers l'océan Indien, le Golfe et l'Asie, procure à la stratégie navale dans son ensemble, et tout particulièrement aux forces aéronavales, une importance capitale dans l'élaboration de stratégies nationales globales.

La mer joue un rôle primordial pour tout État, ou toute alliance d'États, qui souhaite projeter sa puissance au-delà de sa simple et immédiate périphérie.

La constitution d'une marine de guerre puissante par un pays a toujours été le signe précurseur que ce dernier souhaitait jouer un rôle plus important dans les affaires mondiales.

Il en fut ainsi de l'Espagne et du Portugal au XVIe siècle, de la Hollande, de la France et de l'Angleterre à partir de la fin du XVIe siècle, de l'Allemagne et du Japon à l'aube des deux guerres mondiales, puis des États-Unis et de la Russie durant la seconde moitié du XXe siècle. Aujourd'hui, de la Chine, de l'Inde, du Brésil et d'autres…

En fort contraste, la réduction de format est à l'ordre du jour pour les deux premières marines européennes que sont la Royal Navy et la marine nationale.

La situation de la Royal Navy est aujourd'hui inquiétante, tant au regard du nombre de bâtiments de surface de premier rang, que de la préservation de capacités, y compris de capacités nécessaires à la mise en œuvre efficace des deux futurs porte-avions de la classe *Queen Elisabeth* (ou CVF) destinés à entrer en service à partir de 2014.

La situation de la marine nationale, au regard du format retenu par le Livre blanc (dix-huit bâtiments de surface de premier rang), est à la fois moins dramatique et tout aussi mauvaise, à mon sens, moins simple réduction que voie de déclin de capacités navales de surface, mais aussi, potentiellement, de capacités aéronavales.

Les déficits de surface peuvent être, dans une certaine mesure, comblés par les autres composantes de la Marine, SNA et aéronavale particulièrement. Néanmoins, l'excellence des équipages ne peut compenser en totalité les déficits capacitaires. Or, les déficits constatés ne sont pas la résultante d'une infériorité technologique, mais résultent essentiellement d'un déficit de réflexion sur notre environnement stratégique.

De fait, au regard de la montée en puissance des principales marines non européennes, il convient de constater le déclassement de la marine nationale à l'exception, provisoire, de nos forces sous-marines et de nos forces aéronavales.

Arnaud d'Hauterives

Or, l'intégration poussée des forces navales européennes aux dispositifs américains a malheureusement habitué les Européens à travailler sous la protection américaine, tandis que la fin de la guerre froide a fait négliger les capacités offensives des marines.

Aujourd'hui, la France mesure la relativité de sa puissance et de sa latitude d'action. Notre impuissance stratégique à agir pour nous-mêmes en accord avec nos alliés, notre dépendance tactique sur le terrain de nos engagements, ont conduit inéluctablement à l'actuelle politique de réintégration de la France dans l'OTAN.

Pour autant, la France ne doit pas perdre, comme d'autres nations européennes, le goût pour l'excellence.

Il semble que les marines européennes aient oublié qu'elles sont d'abord des marines de guerre. De fait, les missions de service public, de lutte contre les trafics,

d'escorte de convois, de maintien de la paix à la mer ont sans nul doute pris une place trop importante dans les missions confiées à la marine nationale.

Or, le savoir-faire des forces aéronavales, difficile à acquérir, est aujourd'hui réellement détenu par deux seules marines : l'US Navy et la marine nationale.
Mais ce savoir-faire est ambivalent. Il repose sur la cohérence de la Marine qui le met en œuvre ; il procure à cette dernière sa propre cohérence stratégique…

La puissance diplomatique et militaire de cet instrument repose sur un équilibre, fondé sur la cohérence de la marine et la complémentarité des moyens.
Ainsi, à titre d'exemple, l'utilisation de l'outil diplomatique comme du potentiel militaire offensif du GAE repose sur la liberté d'action nécessaire à celui qui souhaite l'utiliser.

Cette liberté d'action repose sur les différentes forces de la marine nationale et sur des moyens interarmées. Au-delà, l'utilisation de la puissance aéronavale, tant au niveau diplomatique que militaire, repose sur un savoir-faire complexe, fruit d'un héritage bientôt centenaire.

A l'heure de certains choix capacitaires, horizon 2012, la rupture de cet équilibre menacerait non seulement l'existence d'un outil diplomatique et militaire sans équivalent, mais aussi celui d'un potentiel offensif unique, que les autres marines (à l'exception des États-Unis), ne possèdent pas et peinent à acquérir.
Les pays émergents, comme certaines puissances asiatiques, ont parfaitement intégré l'intérêt des forces aéronavales comme facteur de puissance sur mer et sur terre. Elles butent néanmoins sur l'acquisition du savoir et plus encore du savoir-faire. À ce sujet, il n'est qu'à entendre les interrogations des marins chinois envers leurs homologues français lors de diverses rencontres officielles.

Plus près de nous, et sans vouloir offenser ici nos amis britanniques, force aussi est de constater que la dissolution de l'aéronautique navale britannique au sein de la Royal Air Force a entraîné une perte de culture et de savoir-faire.

Nous savons tous ici le constat qui est fait, bien peu diplomatique il est vrai, de la perte de capacités par notre partenaire. Et ce n'est pas le choix du JSF[2] américain devant être mis en œuvre depuis le CVF qui leur permettra de trouver ou retrouver la puissance, dont la France dispose au travers du PA et du GAE.

La gestion moderne des crises fait souvent appel à la capacité de violence contrôlée, ou à la menace d'utilisation de la force, allant de l'influence aux déploiements préventifs.

Très souvent, l'utilisation de la force navale ou aéronavale en tant qu'outil diplomatique est mesurée dans une formule lapidaire et négativement connotée : celle de la « diplomatie de la canonnière ».
Mais le recours à la force navale et à la puissance aéronavale en soutien de la diplomatie fait appel à un éventail d'options plus vaste afin de soutenir, persuader, décourager ou contraindre.
Ce sont des missions de déploiements préventifs, de coercition, d'interception maritime, de soutien de la paix, d'évacuation de ressortissants et/ou de non-combattants, de coopération civilo-militaire, d'usage symbolique de la force, d'aide humanitaire, de mesures de confiance, de diplomatie de deuxième niveau, de formation, y compris à la notion de puissance, ou encore de simple présence.

Nos intérêts stratégiques se doivent d'être protégés et défendus, y compris et surtout à distance : voies de communication maritimes, transports énergétiques, espaces océaniques de souveraineté, de communication ou de déploiement. Ces espaces sont éloignés et exigent des capacités de surveillance, de connaissance et d'anticipation, de prévention et d'action.

Ceux qui, aujourd'hui ou demain, visent à démembrer les forces aéronavales en érigeant comme concept que seuls nos intérêts stratégiques proches méritent d'être



Stéphane Ruais - Cérémonie de la prise de commandant Charles de Gaulle - *1997*- huile sur toile

défendus, ont une vision erronée des conséquences et attendus de la mondialisation et du basculement géostratégique en cours.

Derrière ce débat sur les forces aéronavales, mais aussi, ne nous le cachons pas, sur le PA et le GAE, se trouve un débat bien plus fondamental : celui de la place et de l'ambition de la France dans le monde.
La France doit-elle jouer un rôle global ? Est-ce nécessaire ? Comment protéger nos intérêts ? Quelle posture pour la France ? Une posture à l'allemande ou l'italienne ? En ce cas, de véritables forces aéronavales ne sont pas nécessaires.
Si, en revanche, la France aspire à peser sur les affaires du monde comme sur les confrontations futures, alors il lui faut posséder une marine globale, c'est-à-dire une marine forte de forces aéronavales, mais également, osons le dire sans pudeur ni tabous, une marine forte de porte-avions.

Mais alors, il faut aussi se poser, sans pudeur ni tabous, la question des moyens, des intérêts et des ambitions.
Pour la France, quelle est notre géographie ?
Celle de ne pas être, de ne plus être, une puissance mondiale, mais d'espérer et de vouloir avoir une influence mondiale. Soit la France se dote de moyens lui permettant de tenir son rang dans le monde, soit elle abdique et se satisfait de jouer un rôle d'appoint.

Pour conclure, nous ne pouvons concevoir de stratégie sans moyens. La France et l'Europe pour continuer demain d'exister ont besoin d'instruments de puissance. Les forces aéronautiques navales, mais aussi le PA et le GAE, occupent une place privilégiée. Ces instruments répondent à un besoin stratégique. Ils sont financièrement accessibles. Il suffit de le vouloir.
Car, en somme, de quoi s'agit-il ?
En amont, du courage de la décision politique. En aval, de moyens : le recours à une marine significative, immédiatement opérationnelle à partir de plusieurs noyaux de forces disposées sur des portions de mers ou d'océans à travers lesquels nous croyons nécessaire d'exprimer la légitimité de nos intérêts, de nos forces, de notre influence...

Demain, pour que la France participe à la mondialisation, mais plus encore aux mécanismes de contrôle de cette mondialisation et à sa sécurisation, pour que notre pays maintienne son rang, pour que nous restions une puissance politique, nous devons être une puissance aéronavale forte.
A défaut, nous laisserons l'exclusivité de la puissance à un face à face entre les États-Unis, sans même être en mesure de les soutenir, et des puissances asiatiques. L'enjeu, n'en doutons pas, c'est aujourd'hui et demain, le rang de la France dans le monde.

La puissance aéronautique navale procure aux autorités politiques un espace de nature à permettre l'atteinte de leurs objectifs politiques.

Mais, la volonté politique ne se décrète pas, elle n'est pas spontanée. Elle se fabrique, elle se construit, dans la durée et dans l'interaction stratégique.

Notes

[1] *Carrier Vessel Future*, classe de la nouvelle génération de porte-avions britanniques.

[2] *Joint Strick Fighter.*

BIOGRAPHIE

Historien de formation (thèse sur le phénomène terroriste en Europe), spécialiste en géopolitique et en prospective stratégique, Ludovic Woets est le fondateur et dirigeant de la société GEO-K, spécialisée dans le renseignement, les études, et le conseil en géopolitique et prospective stratégique. GEO-K assiste ses clients dans l'élaboration de leur stratégie et prise de décision.
Ludovic Woets est également l'auteur de nombreux articles et de deux ouvrages : L'Europe de la défense – Aujourd'hui et l'an 2000 *(l'Harmattan) et* Le devenir des guerres *(les Syrthes).*



Deuxième table ronde

***François Bellec** - Appareillage du Foch - huile sur toile*

Monsieur Vincent Groizeleau :
Je vais vous présenter brièvement les intervenants autour de cette table. À ma droite, monsieur Nicolas Dhuicq, qui est député de l'Aube et membre de la Commission défense de l'Assemblée nationale ; le vice-amiral d'escadre (2S) Patrick Hébrard, ancien sous-chef « opérations » à l'état-major des armées ; l'historien Alexandre Sheldon-Duplaix, que nous connaissons bien et qui est notamment spécialisé sur la Chine et l'Inde, nous reviendrons tout à l'heure sur ces deux pays, en particulier au sujet de leur volonté de développer leur force aéronavale. À ma gauche, le capitaine de vaisseau Philip Stonor, qui est attaché naval près de l'Ambassade de Grande-Bretagne à Paris, et le capitaine de vaisseau Christophe Pipolo, qui est actuellement en poste au ministère des Affaires étrangères.

On va commencer avec vous, Monsieur le Député.
D'un point de vue politique, l'aéronautique navale est-elle un véritable outil diplomatique ? Est-il nécessaire aujourd'hui ? Est-il est indispensable ?

Monsieur Nicolas Dhuicq :
Tout d'abord, c'est une grande émotion d'intervenir devant vous parce que j'ai fréquenté cet amphithéâtre de votre côté pendant plusieurs mois dernièrement.
La deuxième raison, dans la grande boucle historique qu'a rappelée fort justement Ludovic Woets, c'est que je me souviens d'un monsieur qui m'apprenait les figures de l'acrobatie aérienne et qui a servi sur ce vieux bâtiment qu'était le *Béarn*.
La troisième raison, c'est que je repense à mes ancêtres qui ont passé le cap Horn et qui modestement ont sauvé des baromètres d'un naufrage. Je voudrais saluer ici - malgré un certain mois de 1805 et un tragique incident à Mers El-kébir – la présence à mes côtés d'un serviteur de Sa Majesté.

Je voudrais insister dans mon propos sur des choses qu'on vous dit sans doute assez rarement et qui vont peut-être vous paraître un peu éloignées. Je crois que nous avons plusieurs combats psychologiques et psychiques à mener.
Le premier, c'est que contrairement à beaucoup de mes camarades nouvellement élus ou un peu plus anciens, hors Commission de la défense nationale bien sûr, vous êtes dans un monde où les questions de défense ne sont pas considérées comme le pilier central de la nation, mais bien comme un élément parmi d'autres, d'où les discussions budgétaires. Le grand fantasme est de fournir une armée de commandos, d'où seraient retirés les blindés lourds - dont je suis persuadé que nous aurons sans doute besoin un jour - et d'où serait retiré le groupe aéronaval.

Le deuxième aspect dans cette matière économique, c'est que les élus ont tendance à protéger leurs propres territoires, leurs propres chantiers. Au sein des armées, vous avez des luttes interarmées évidemment et des luttes au sein des services. Clairement, le groupe aéronaval ne doit pas être vu comme une pompe à finances qui déposséderait les sous-mariniers ou les bâtiments de surface. Cet enjeu est fort.

Le troisième enjeu, plus profond, est que la France, comme toutes les grandes nations occidentales, doit assumer une volonté de puissance légitime dans le cadre - pour le gaulliste que je suis - du respect de l'indépendance des peuples et des nations. Mais, il faut assumer de nouveau notre volonté de puissance, parce que c'est bien de cela dont nous a parlé fort justement Ludovic. Un Occident qui se dévitalise, qui oublie qu'il a le droit d'exister et qui se sent coupable, c'est en lien direct avec la question du groupe aéronaval. Vous voyez, c'est un peu éloigné, mais je pense que c'est au cœur des combats que nous devons mener ensemble.

Par rapport à la question très précisément, il y a trois avantages nécessaires et stratégiques à un groupe aéronaval.

Premier avantage, c'est un avantage industriel. Je crois que les guerres du futur sont par définition imprévisibles. Nous ne sommes plus à l'époque bénie, pour nous Occidentaux du XXI[e] siècle, où la carabine à canon rayé supplantait largement la sagaie. Demain, nous pouvons être confrontés à un adversaire qui aura, quand on parle de prolifération sous-marine par exemple, quasiment les mêmes armes technologiques que nous. Après un amiral redoutable qui s'appelait Gorchkov, que vous avez dû, messieurs les marins, probablement craindre pour son fort effort de construction, qu'est-ce qui explique que le président Poutine, fort justement, fait des effets d'annonce pour retrouver un groupe aéronaval ? Ludovic, tu n'as pas cité la Russie, tu sais mon regard un peu plus à l'aise de ce côté. Il y a un enjeu industriel fort, parce que je pense que la construction d'une grande unité n'est pas la même chose pour nos chantiers navals, pour nos ingénieurs et pour nos marins, que la construction d'une flotte de surface, de bâtiments de taille moyenne. Parce que, toujours au sujet de Sa Majesté, mon grand-père me parlait souvent de la majesté du *Hood* lorsqu'il était venu visiter La Rochelle. Et puis, j'ai un regret pour les bateaux de la bataille du Jütland.

Le deuxième avantage est la souplesse d'emploi pour le politique. La domination de la troisième dimension n'est possible que grâce au groupe aéronaval ; on pourrait intégrer en dessous les sous-mariniers qui sont dans une autre dimension, parce que j'essaie, vous voyez, d'être équilibré entre surface et sous-marins. Seul celui-ci permet au politique de graduer ses frappes, éventuellement d'utiliser ce qu'on appelle le *show force* dans l'armée de l'air, si besoin est. Dans un monde où l'immense majorité de la population, de nos ennemis et de nos adversaires - donc des centres de gravité, pour parler un peu comme Clausewitz - sera concentrée sur les côtes, l'allonge que permet les appareils de combat modernes et les armements de précision emportés sur le *Rafale* est appréciable, d'où l'importance d'avoir un groupe aéronaval.

Le troisième avantage, c'est qu'une base aérienne qui navigue, certes à quelques nœuds – mais à quelques nœuds, on peut rejoindre en deux semaines à peu près l'ensemble de la planète - permet de ne pas avoir d'accord diplomatique ou politique, parce que, jusqu'à présent, en haute mer, on peut faire non pas tout ce qu'on veut naturellement, mais on n'a pas besoin d'accord diplomatique pour y déplacer des armements. Pour installer une base, il faut avoir avec le pays tiers - voire avec d'autres pays - des accords diplomatiques qui sont parfois compliqués. Encore une fois, je pense qu'il est préférable pour le politique d'avoir une indépendance totale.

Je pense avoir dit pourquoi ce groupe aéronaval est essentiel. La logique pour le chef de l'État est d'avoir, en tout temps et en tout lieu, une liberté absolue de décision, grâce à un groupe aéronaval à la mer. Comme nous n'avons pas, contrairement à nos alliés américains, de flotte de bombardiers stratégiques - parce que c'est ça la grande différence - ni de *Tupolev 160* comme nos futurs amis/ex-adversaires russes, je pense que ce groupe aéronaval prend aujourd'hui toute sa dimension.

Monsieur Vincent Groizeleau :

On reviendra évidemment tout à l'heure sur la question du deuxième porte-avions.

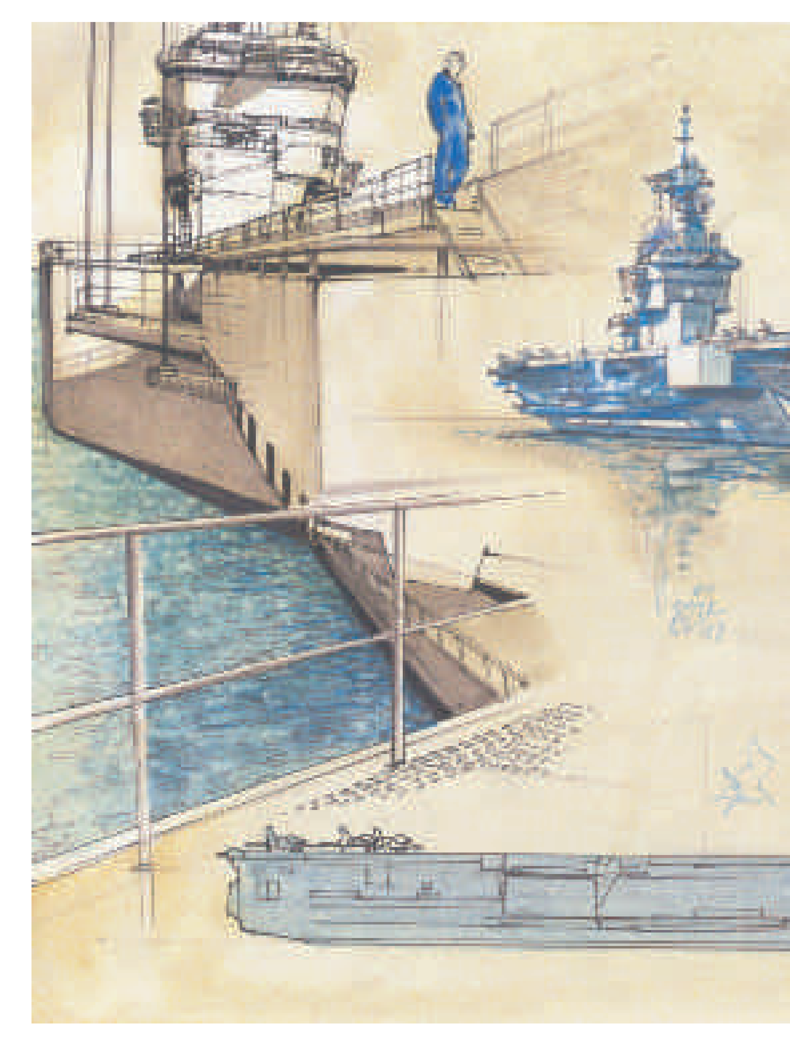
Amiral Hebrard, vous étiez à l'état-major des armées, au plus haut niveau de l'opérationnel, vous avez notamment préparé les opérations en Afghanistan. Est-ce que, à ce niveau-là, l'outil diplomatique qu'est le groupe aéronaval est très sensible ? Est-ce que le politique, lui, a bien conscience que si on fait faire ci ou ça au groupe aéronaval, ça va avoir telle ou telle implication ? Comment est-ce que ça se passe ?

Vice-amiral d'escadre (2S) Patrick Hebrard :
Permettez-moi, tout d'abord, de témoigner, en tant qu'ancien pilote et ancien commandant de porte-avions, de ce que je dois à ma formation de pilote de l'aéronavale. Elle m'a appris à la fois la rigueur et l'humilité. C'est une des vertus de cette maison, que dirige l'amiral de Rostolan, que de garder ces qualités au cœur de nos pilotes et de ceux qui font ce métier.

En ce qui concerne les matériels, je constate que les plates-formes de nos bâtiments se sont étendues au fur et à mesure que les années passaient et que les générations de bâtiments se renouvelaient. Vous avez maintenant un bâtiment de projection et commandement (BPC) qui remplace des transports de chalands de débarquement (TCD). La superficie du pont d'envol de ces navires est sans commune mesure avec ce qui existait précédemment. Je ferai la même observation sur les frégates, c'est dire si le fait aérien ou le fait aéronautique sur nos navires est devenu absolument indispensable.

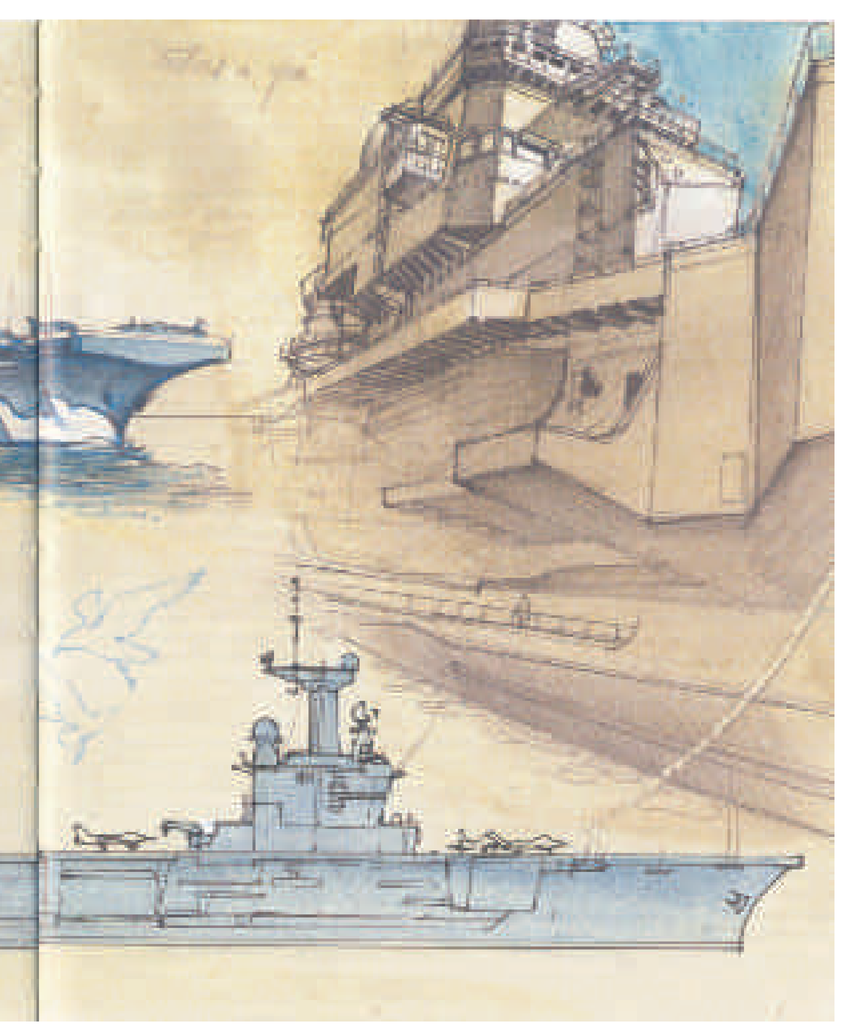
Comme chef du centre opérationnel interarmées et comme sous-chef « opérations », j'ai utilisé, à la demande du chef d'état-major des armées, les moyens de l'aéronautique navale qui nous semblaient les plus pertinents pour répondre au bon moment à une situation donnée. Nous nous posions toujours la question, quand intervenait une crise : avons-nous un bâtiment dans la zone ? Pas forcément un porte-avions, mais un bateau. Cette question nous a amené à avoir en permanence les déploiements qu'on connaît en Méditerranée et en océan Indien, notamment la mission *Corymbe* au large du golfe de Guinée. Que faisaient ces bâtiments, avec souvent l'exigence d'avoir un hélicoptère, que parfois la Marine ne pouvait fournir, mais que nous exigions quand nous avions des indices d'alerte sur le développement d'une crise ? Ils avaient d'abord une mission de présence afin de pouvoir évacuer des ressortissants si le besoin s'en faisait sentir, et cela a été le cas en Guinée-Bissau, au Congo-Brazzaville, en Côte-d'Ivoire ou au Libéria. On a beaucoup d'exemples d'interventions où l'utilisation de bâtiments avec une plate-forme d'hélicoptère, et des hélicoptères à bord, a été véritablement une source de survie pour un certain nombre de gens.
Leur deuxième mission était de participer au maintien de la sécurité dans la zone. Dans le golfe de Guinée, la France était engagée dans le contrôle et la surveillance de ce qui se passait entre le Cameroun et le Nigeria sur le différend concernant la presqu'île de Bakassi et son extension en mer. Systématiquement, les bâtiments engagés dans la mission *Corymbe* passaient à proximité de cette zone pour vérifier que tout était calme et que les plates-formes pétrolières au large n'étaient pas l'objet de quelque attaque, dissuadant ainsi d'éventuels assaillants, le temps de leur présence sur zone.
Enfin, ces bâtiments avaient une action plus diplomatique avec ce que l'on a appelé le ReCAMP[1] maritime, c'est-à-dire l'aide aux marines côtières en matière de formation de mécaniciens, d'équipes sur le terrain et de réparation d'un certain nombre de matériels.

On avait là trois missions qui rejoignaient les intérêts de notre diplomatie et qui s'exerçaient de façon permanente, sans qu'on en parle, et ce, depuis déjà une quinzaine d'années. Je pense que c'est indispensable et que c'est une des raisons pour lesquelles nous sommes acceptés et appréciés dans ce continent qui est extrêmement important, et qui le sera de plus en plus.


Michel Bez - *Tribord*

L'océan Indien est l'océan de l'avenir. C'est l'océan des confrontations possibles entre grandes puissances naissantes, comme l'Inde, ou qui retrouvent leur puissance, comme la Chine, sachant tous les intérêts stratégiques qui y transitent. Nous y avons une permanence de la Marine et de l'aéronautique navale. Cette présence a un sens. Nous ne sommes pas toujours reconnus, en particulier par l'Union africaine, pour nos

possessions aux Comores et à la Réunion. Mais le fait que nous nous occupions, dans cette zone-là, d'action de l'État en mer, de lutte contre la pollution, de sauvetage, d'information météo, et que nous aidions ces États dans ces tâches en mer, a pour conséquence que l'on souhaite que nous soyons là et que nous pérennisions notre présence à travers ces gestes quotidiens, ces rencontres et ces dépannages, qui ne sont pas toujours très importants sur le plan de l'engagement. Il y a là des liens qui se créent et une image de la France qui se transmet. Dans notre vision planétaire du XXIe siècle, La Réunion est un des départements d'outre-mer qui a le plus d'importance pour nous, comme la Guyane et sans doute aussi Nouméa.



Les opérations d'Afghanistan, quant à elles, sont très emblématiques du rôle diplomatique que nous pouvons tenir. Je vais évoquer le déroulement des événements. Vous vous souvenez du drame du 11 septembre 2001 et de l'émotion générale dans le monde après cet événement. Tout de suite, bien évidemment, il y a eu une analyse de ce que pourrait être la réaction de nos alliés américains face à cet événement qui les touchait en plein cœur et qui était absolument impensable, incroyable. Puis, la question s'est posée de savoir comment nous pourrions leur manifester notre solidarité, comme l'avait fait la communauté des Nations et comme l'avait proposé l'OTAN. Nous avons tout de suite proposé de participer aux opérations. Cela a été immédiat avec nos moyens déjà prépositionnés en océan Indien. Mais ensuite, lorsqu'il est apparu que l'objectif serait d'aller combattre les terroristes et al-Qaida en Afghanistan, il a fallu que nous essayions de participer à cette opération.

Une première possibilité, immédiate, était d'envoyer nos avions de l'armée de l'air se positionner sur les bases. Là, nous avons rencontré une première difficulté : les pays avoisinants ou qui pouvaient nous servir de soutient acceptaient volontiers des avions non offensifs - des avions de reconnaissance, des avions d'écoute, des ravitailleurs, des *AWACS* - mais pas d'avions porteurs de bombes. On a déployé des *Mirages IV*, des *Transall*, des ravitailleurs, des *AWACS*, mais il manquait une capacité de frappe. Cette capacité ne pouvait être fournie à ce moment-là que par le porte-avions. Simplement, pour le porte-avions, il fallait que l'on change de distance d'intervention, de concept de distance : de 150-200 nautiques à 600 nautiques, ce qui était un saut risqué et important. Surtout qu'à ce moment-là, il n'y avait pas de terrain en Afghanistan pour pouvoir se poser si quelque chose se passait mal. Tous les terrains étaient détruits, à commencer par ceux de Kaboul et de Kandahar.

Le choix qui a été fait a représenté un engagement fort, d'une certaine façon un risque, afin de manifester véritablement à nos alliés américains l'engagement de la France et notre amitié avec eux. Cela a été un élément extrêmement important de la décision. Le porte-avions a appareillé le 1er décembre, après avoir regardé tous ces problèmes tactiques de façon extrêmement serrée, après s'être assuré que nous pourrions bénéficier des ravitailleurs qui étaient à terre. D'ailleurs, à ce moment-là, cela a accéléré notre capacité d'interopérabilité avec l'armée de l'air. L'opération s'est faite. Cette présence a progressivement permis de passer le relais de façon plus tranquille à nos camarades de l'armée de l'air, lorsqu'ils se sont installés, non dans le sud, mais dans le nord - ça a été une première que l'on n'aurait jamais imaginée, il y a quelques années - au Kirghizistan, sur le terrain de Bichkek-Manas, avec les Américains. Il a fallu un peu de temps pour aménager ce terrain, pour le rendre capable de recevoir nos avions. S'y ajoute le terrain de Douchanbé, au Tadjikistan, qui servait pour les *Transall*.

Aujourd'hui, on voit que la réhabilitation des terrains en Afghanistan a permis de poser des avions à Kandahar, à



Michel Bez - Les aériens

proximité des zones d'engagement, et tout naturellement, c'est de là qu'il faut mener les opérations. La proximité fait son intérêt. Pouvoir réagir rapidement lorsque l'on a besoin d'une mission d'appui est la première des nécessités. Ca n'a plus de sens d'envoyer le porte-avions à distance pour ces opérations, dans la mesure où l'on est tout près. Ainsi, je veux montrer tout le processus qui s'enchaîne et la complémentarité de tous ces moyens. Il faut du temps pour pouvoir mettre en place, sur des terrains qui ont été détruits, des moyens de combat. Le porte-avions offre la possibilité, aujourd'hui, même à distance, de mettre en place ces moyens dans la durée. Le porte-avions apporte la première réponse et les premiers moyens sur place.

L'humanitaire est également quelque chose que j'ai été amené à proposer au chef d'état-major des armées, à plusieurs reprises, pour venir en aide à des populations qui avaient été durement frappées, par des cyclones, des tremblements de terre ou des inondations. Le moyen maritime est un moyen exceptionnel. Quand vous envoyez des gens, la sécurité civile par exemple, dans un pays détruit, il faut les nourrir, les loger, les acheminer. Le pays, en général, ne peut pas le faire. Avec un bâtiment, vous apportez tout : de la nourriture, une capacité hospitalière, une capacité d'accueil, éventuellement de l'énergie électrique. C'est quelque chose de complètement autonome, qui ne pèse pas sur les populations locales, et qui met à disposition tous les moyens qu'offre un bateau. L'aventure a été tentée au Myanmar avec un semi-échec, voire un échec complet. Il y a des raisons politiques à cela. Le Myanmar ayant été mis au ban des Nations pour non-respect des Droits de l'homme, on peut comprendre qu'il n'ait pas accepté de gaieté de cœur la présence de bâtiments étrangers pour lui venir en aide. Mais c'est un cas à part. La *Jeanne d'Arc* a été détournée à plusieurs reprises vers l'Amérique Centrale, le Venezuela, le Mozambique, Madagascar, pour remplir ces missions. Elle l'a fait avec des hélicoptères du bord, de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) ou qu'on lui avait embarqués en passant à Djibouti en ce qui concerne le tsunami. On a là un outil extrêmement important de notre diplomatie, qui nous permet d'aider des populations dans des situations difficiles.

À propos des avions de patrouille maritime (Patmar), un intervenant a dit que c'est comme une frégate, je crois qu'il a parfaitement raison. L'image est excellente. Le rôle de nos Patmar à Dakar, dans le cadre de conventions en vigueur pour la surveillance des pêches, le secours en mer, est primordial pour ce pays qui vit beaucoup des ressources de la mer, qui a une économie touristique, qui est tributaire des bateaux pour aller de Dakar en Casamance. Ça a une signification. Chasser les nomades dans le désert, ça s'apparente à une recherche de bâtiment en mer. Pour les demandes de Patmar, la Marine n'a pas toujours été capable de répondre aux exigences de l'état-major des armées, souvent faute de moyens.

Monsieur Vincent Groizeleau :

Merci Amiral. Vous parliez de l'intérêt et de ce qu'avait pu faire le porte-avions *Charles de Gaulle*. La Royal Navy, elle, à l'époque, et notamment en Afghanistan, n'avait pas ces capacités et ne les a toujours pas. Deux petits porte-aéronefs de 20 000 tonnes, une vingtaine d'aéronefs embarqués, des *Harrier* à décollage court et appontage vertical, ce n'est pas du *Rafale*. C'est pourquoi aujourd'hui il y a un grand projet que la France n'a pas encore été capable de lancer, qui est celui des nouveaux porte-avions. Pourquoi, justement, ces nouveaux porte-avions ? Pour des raisons seulement de capacités, ou également diplomatiques ?

Capitaine de vaisseau Philip Stonor :

Merci, je vais répondre à cette question avec grand plaisir, parce que je suis écouté par mon ancien professeur de l'École supérieure de guerre navale. Même si j'ai préparé quelques notes, je ne m'en servirai pas, parce que je suis l'exemple de mon grand ami, l'amiral de Rostolan, qui

n'a jamais de notes et qui fait toujours des discours remarquables !
Nous avons développé, en 1998, une *Strategic Defense Review* après avoir constaté que nous devions avoir ce que l'on a appelé, à l'époque, une « *expeditionary warfare* », c'est-à-dire une capacité de projection. Les nouveaux porte-avions sont la suite logique de cette décision de 1998, pour répondre simplement à votre question.

Je voudrais apporter quelques précisions sur la *Joint Force Harrier* (JFH). La décision a été prise en 1998, dans la cadre de la *Strategic Defense Review*. Depuis, malgré tous les problèmes en Irak, on n'a pas vraiment changé de politique de base, depuis la guerre des Malouines, c'est-à-dire l'idée de projeter de la « puissance » avec de vrais porte-avions.
Lorsque j'ai reçu l'invitation de participer à ce colloque et accepté de parler un peu de la *Joint Force Harrier*, mes collègues à Londres m'ont conseillé : « *Don't touch it with a barge pole* ! », c'est-à-dire « N'y touche pas avec un grand bâton !». C'est un sujet très sensible. Je ne présente pas ici spécifiquement l'avis de la marine. C'est le gouvernement britannique qui a pris la décision de créer, en 2000, la *Joint Force Harrier*. Pourquoi ? Il faut en fait remonter à la guerre des Malouines (printemps 1982). J'y ai participé. C'était une crise où nous étions confrontés à beaucoup de problèmes, particulièrement celui de la projection de puissance par voie aérienne dans des conditions extrêmement difficiles. Nous avons réussi, par des moyens assez compliqués, à mettre en œuvre sur les porte-avions de l'époque, l'*Hermès* et l'*Invincible*, non seulement des avions de la marine, mais également des avions de l'armée de l'air. C'était alors très difficile (absence de doctrine commune, …), mais on a réussi et l'opinion politique a approuvé cette démarche. C'est ce qui a permis de progressivement développer l'idée, après 1990 et la fin de la guerre froide, qu'il y avait peut-être quelque chose à faire en ce domaine. Aux yeux des hommes politiques britanniques – leur perception est différente de celle des militaires – les avions de l'armée de l'air et de la marine sont à peu près identiques, font à peu près le même job et sur à peu près le même terrain. Finalement, pour eux, pour des raisons de coût, il vaut mieux envisager de rassembler ces avions, plutôt que de les faire voler indépendamment. En 2000, la décision a donc été prise de les rapprocher et de créer la *Joint Force Harrier*. Dans la marine, on avait à l'époque la version navalisée du *Harrier*, le *FR-2* - un avion très performant, mais dont le maintien en condition opérationnelle coûtait extrêmement cher. Et l'armée de l'air avait la version *GR-7*. Il fallait envisager des modifications. Donc, que s'est-il passé ? Très simplement, la marine a proposé - ce qui a été accepté compte tenu du contexte - d'effectuer un transfert vers l'armée de l'air. Dans un sens, les conditions étaient favorables, parce qu'à l'époque, il était prévu que l'unité interarmées créée (le 3ème Air Group) serait équilibrée et autonome, et que le commandement en serait confié à un amiral deux étoiles. Le problème est que ce « group » a été dissous et intégré dans le 1er group (Strike) pour des raisons d'économies : la dimension maritime s'en est trouvée amoindrie. Or ce point est important d'autant plus que les conditions d'emploi ont changé : aujourd'hui, pour des raisons de ressources financières, on cible les crises, telle que celle d'Afghanistan. Depuis quatre ans, les *Harrier* opèrent là-bas avec un succès remarquable, mais dans un contexte exclusivement terrestre. Malheureusement, cela a privé la marine d'occasions de mise en œuvre à la mer. Ces dernières années, en fait, le défi posé par la limitation des ressources a été difficile. Que pouvions-nous faire avec ces ressources limitées ? Les hommes politiques ont choisi de privilégier la guerre terrestre en Afghanistan. Maintenant, nous sommes confrontés à la difficulté d'une remontée en puissance de cette capacité maritime, avec nos *Harrier*.
Je reviens sur la question de commandement. Dans un premier temps, il était prévu un commandement confié à un amiral deux étoiles et une répartition à égalité 50 - 50 entre la Royal Air Force et la Royal Navy. Je ne parle pas des différences entre les deux armées. Bien sûr, j'ai



quelques idées personnelles à ce sujet. Je pense encore aux mots de l'amiral Oudot de Dainville qui disait : « *Vous êtes d'abord des marins, puis des aviateurs.* » C'est quelque chose que nos amis pilotes de l'armée de l'air voient différemment. Jusqu'ici, nous avons quelques difficultés à les convaincre. Personnellement, je suis sûr qu'on va y arriver.

Deuxièmement, nous sommes obligés de réussir parce qu'avec les ressources actuelles, nous sommes confrontés à des problèmes graves.

Troisièmement, nous avons maintenant des porte-avions qui vont mettre en oeuvre le *Joint Strike Fighter F-35* (JSF) à décollage court et atterrissage vertical (STOVL). Son arrivée est décalée, mais nous sommes obligés d'en passer par là. L'idée de partager l'expérience américaine ou française, avec des catapultes, s'est éloignée : on ne peut pas envisager un tel changement.

Pour terminer, malgré tous les problèmes actuels, nous envisageons l'appareillage de l'*Ark Royal* l'année prochaine, avec son groupe aérien. Et avec le retour des *Harrier* d'Afghanistan (GR-9), nous allons retrouver une meilleure égalité entre les deux escadrilles de l'armée de l'air (n°1 et n°4) et un « *naval strike wing* » organisé en flottilles traditionnelles (n° 800 et 801), pour montrer qu'en fait, la seule façon de procéder, c'est de procéder sur la base de ce principe d'égalité. Et les deux escadrilles et les deux flottilles vont embarquer. C'est le fondement de la décision actuelle, c'est-à-dire que la *Joint Force Harrier* va embarquer à nouveau dès l'année prochaine, en commençant avec l'*Ark Royal.*

Monsieur Vincent Groizeleau :

Merci, Commandant Stonor de nous avoir présenté la situation de nos amis et voisins britanniques. Nous allons maintenant aller un peu plus loin avec monsieur Alexandre Sheldon-Duplaix. La Royal Navy se re-dote de porte-avions lourds, les Indiens et les Chinois, eux aussi, veulent constituer une force aéronavale et plutôt conséquente.

Monsieur Alexandre Sheldon-Duplaix :

Les éléments de l'intervention de monsieur Alexandre Sheldon-Duplaix ont été repris et complétés dans son article figurant dans la seconde partie de ce Bulletin.

Monsieur Vincent Groizeleau :

Un tour très complet et très intéressant. On va achever notre petit tour de table avec le commandant Pipolo au Ministère des affaires étrangères

Capitaine de vaisseau Christophe Pipolo :

Je tiens tout d'abord à remercier l'amiral de Lastic et le CESM de m'avoir invité à prendre part à cette table ronde. Je m'adresse à vous comme capitaine de vaisseau en activité affecté au Centre d'Analyse et Prévision de la direction de la Prospective, au Quai d'Orsay. C'est une petite unité, rattachée au cabinet du ministre, qui est consacrée à la réflexion sur les relations internationales et à la planification de la politique étrangère. Je voudrais partager avec vous le fruit de mon expérience d'officier de marine soutenue par quelques idées issues des travaux auxquels je participe. Cela ne constitue pas une position officielle du ministère des Affaires étrangères, dans le futur peut-être…

En observant attentivement, on s'aperçoit qu'une fenêtre d'opportunité maritime est grande ouverte dans notre pays depuis une bonne année. Il faut espérer qu'elle le restera suffisamment longtemps pour permettre d'en retirer tous les bénéfices. Pour s'en convaincre, il convient de mentionner quelques faits et événements :

- le Grenelle de la Mer vient de rendre ses premières conclusions et doit se poursuivre par l'analyse d'une stratégie d'ensemble et la formulation d'une politique maritime nationale. Cette dernière phase devrait être soutenue par une décision politique de haut niveau ;
- les systèmes de surveillance maritime se généralisent sur la plupart des mers de la planète ;
- la Commission européenne et les autres piliers institutionnels de l'Union européenne se sont engagés sur les différentes problématiques maritimes ;
- l'intérêt de l'OTAN s'est manifesté simultanément sur l'ensemble de ces problématiques ;
- le Conseil de l'Arctique s'est réuni récemment. Monsieur Michel Rocard a défendu la vision de la France pour une région d'importance capitale, compte tenu des enjeux de souveraineté, de développement économique et de protection de l'environnement qui l'affectent ;
- le ministre des Affaires étrangères doit participer, à partir de demain à Lanzarote aux Canaries, à la première rencontre Europe/Afrique/Amérique Latine organisée par l'Espagne et baptisée « Atlantique Sud » consacrée à la coopération trans-océanique entre pays appartenant à trois continents différents ;
- la conférence mondiale des océans de l'UNESCO se tiendra en France en mai 2010 ;
- enfin, la Conférence de Copenhague sur le climat et le lancement des négociations EXTRAPLAC[2] sont attendus pour l'automne.

Tout cela rend compte de problématiques maritimes particulièrement présentes dans l'œil du politique et de la nation, pour reprendre une expression chère à nos amis Britanniques. On peut se demander ce qu'il

va ressortir de ces différents rendez-vous. Il y a sans doute besoin d'une stratégie d'ensemble si l'on cherche à délivrer un message cohérent dans ces différentes enceintes. Par ailleurs, dans un contexte d'économies et de restrictions budgétaires, il est plus difficile de faire passer des idées capacitaires ou de format en vue d'acquérir ou de renouveler des équipements, sans être confronté à des choix drastiques. Aussi, alors que l'élaboration d'une politique générale qui puisse soutenir et orienter les décisions demeure fondamentale, pourquoi ne pas développer une politique étrangère des espaces maritimes ?

A ce stade, il convient de préciser ce que l'on entend par espace maritime, car, sous l'effet de la mondialisation, cette notion est amenée à évoluer. Jusque récemment, quand il s'agissait de considérer un espace maritime on ne prenait en compte que l'étendue bleue d'une carte ou d'un planisphère : l'élément liquide, océanique, le domaine d'action principal d'une marine objet de l'attention de quelques professionnels et des spécialistes. Aujourd'hui, à mon sens, cette notion doit être élargie pour englober, au-delà l'élément liquide, l'interface terre-mer, cette frange littorale dans laquelle vit plus de la moitié de la population mondiale pour réunir au sein d'une même entité géographique des pays riverains confrontés aux mêmes enjeux et aux mêmes problématiques maritimes. Certes, les questions de souveraineté ne vont pas disparaître et chaque État demeure responsable de faire respecter ses droits sur les eaux placées sous sa juridiction. À côté, coexiste un ensemble de problématiques relevant de la coopération, dont a parlé l'amiral Hébrard tout à l'heure. Elles répondent à une logique d'engagement humanitaire, d'aide au développement, de structuration de régimes maritimes régionaux qui ne constituent pas les défis de la sécurité classique, même s'il faut être capable de les régler avec des moyens adaptés et qu'une marine permet cela. Plus largement, les défis de la sécurité non traditionnelle touchent notamment au développement durable, à la protection de l'environnement, à la sécurité alimentaire, au changement climatique comme à l'impact de l'océan sur le climat. Aujourd'hui, les outils de la sécurité classique, comme l'intervention d'une marine ou d'une aéronautique navale, ne sont plus utilisés exactement dans les mêmes conditions qu'autrefois. Certes, les exigences de la sécurité nationale et internationale leur conservent un rôle essentiel dans le règlement de conflits ou de crises de haute intensité. Cependant, ils disposent d'aptitudes précieuses pour accompagner, en soutien des autorités concernées, le règlement de crises relevant de la sécurité non traditionnelle.

Au registre des crises maritimes récentes, celle de la piraterie au large de la Somalie illustre la nécessité de développer une approche globale. De même que pour le règlement de la crise afghane, il est nécessaire de mettre en place une approche qui allie capacités militaires et capacités civiles en soutien d'un objectif politique global défini par la communauté internationale. Dans un premier temps, afin de protéger des intérêts immédiats, il a été procédé au déploiement de forces navales soutenues par d'importants moyens aéronavals de surveillance. Dans cette phase, les réseaux de surveillance et les moyens de l'aviation de patrouille maritime sont absolument essentiels. Le commandant de l'opération *Atalante* ne manque pas une occasion de le faire remarquer, lui qui cherche à utiliser au mieux le peu de bâtiments de surface disponibles pour lutter efficacement contre les pirates dans une zone d'opération particulièrement vaste. La gestion de cette crise justifie l'emploi d'une marine et d'une aéronavale, mais on voit de plus en plus que la solution dans la durée ne se trouve pas en mer, mais à terre. C'est bien là qu'il faut être capable de régler le problème. On peut envisager de le régler de plusieurs façons. Il y a l'option dure, à savoir le déclenchement d'une opération militaire à terre contre les foyers de pirates. Le débat demeure ouvert, mais ce n'est pas la voie qui est retenue actuellement. Une deuxième option consiste à chercher ce que l'on peut faire pour essayer de stabiliser le gouvernement et d'améliorer la vie des pêcheurs somaliens pour faire en sorte qu'ils aient moins envie d'être pirates. De là, découle un ensemble de mesures qui relèvent davantage du domaine civil, voire d'un accompagnement civilo-militaire, et sur lesquelles il est indispensable d'avoir une vision d'ensemble. On ne peut pas mettre en œuvre cette vision d'ensemble, ou plutôt on aura du mal à le faire, si on l'intègre dans une approche exclusivement militaire. Il faut une vision supérieure qui considère l'espace maritime de la Somalie, du golfe d'Aden ou du nord-ouest de l'océan Indien pour examiner avec l'ensemble des pays riverains et des partenaires concernés


Michel Bez

comment agir dans un cadre global pour résoudre la crise. Ce mélange ajusté de *Hard Power*, par le recours aux marines de guerre, et de *Soft Power* pour soutenir la reconstruction des capacités maritimes d'un État ou d'une région en crise, correspond à la représentation que je me fais du *Smart Power* revendiqué par Hillary Clinton et Robert Gates.
Mais revenons en France. Si l'on décrit la situation actuelle, il se pourrait que notre pays dispose prochainement d'une politique maritime nationale. J'espère que le Grenelle de la Mer conduira à l'élaboration d'un projet décloisonné qui permette à tous les ministères, y compris au ministère de la défense, de contribuer de façon adaptée et efficace. Dans ces conditions, nous disposerions d'une politique maritime et d'une stratégie de sécurité nationale, telle qu'elle est explicitée dans le Livre blanc sur la défense et la sécurité. Dans certains pays étrangers, nous trouvons de surcroît une stratégie de sûreté maritime, comme c'est le cas notamment aux États-Unis. Par ailleurs, des discussions et des réalisations se développent du côté de l'OTAN et de l'Union européenne, mais à ce stade, aucun pays ne dispose formellement d'une politique étrangère des espaces maritimes qui permette d'assigner un objectif global de coopération et de développement pour une région maritime du monde en rapprochant dans une action coordonnée les outils de la sécurité classique et de la sécurité non traditionnelle. En dressant la liste des pays qui développent ou révisent actuellement leur politique maritime nationale, on relève : les États-Unis, l'Australie, le Canada, le Japon. On y trouvera demain, je l'espère, la France et probablement le Royaume-Uni. Avec le Canada et l'Australie à l'intérieur du *Commonwealth,* et sous la poussée des États-Unis, on peut imaginer que le Royaume-Uni y viendra. Au-delà, quels seraient les autres pays susceptibles de s'engager dans une affirmation maritime forte ? En fait, ce sont ceux qui viennent d'être présentés par Alexandre Sheldon-Duplaix : la Russie, la Chine, l'Inde et le Brésil. Si vous parvenez à mettre ces pays autour d'une table, je pense qu'il y a moyen d'aboutir à une compréhension partagée des enjeux maritimes mondiaux, voire à des orientations communes, pour gérer les différentes problématiques, à condition d'adopter une approche équilibrée et complémentaire entre les réponses relevant de la sécurité classique et celles relevant de la sécurité non traditionnelle.

Pour répondre à la question relative au rôle de l'aéronautique navale dans la diplomatie, je m'appuierai sur l'analyse précédente. Si l'on considère l'espace maritime comme ce bras de mer ou d'océan étendu aux pays riverains et qui englobe cette frange littorale où se concentre l'activité humaine, on s'aperçoit qu'il correspond au domaine de vol de l'aéronautique navale. Outil spécialisé de la Marine, il est capable d'opérer en mer en parfaite autonomie. Mais il est également capable de conduire des opérations de la mer vers la terre. Ainsi, toutes les composantes de l'aéronautique navale sont pertinentes, que ce soient le bâtiment porte-hélicoptère (BPH) ou le bâtiment de projection et de commandement (BPC) pour des opérations amphibies, des opérations de sauvetage ou de secours ; que ce soient les hélicoptères lourds à terre pour des opérations de secours en mer ou d'intervention lointaines à caractère humanitaire ; que ce soit l'aviation de patrouille maritime basée à terre pour des opérations de sûreté maritime ou des opérations de surveillance, d'intervention, de sauvetage au plus près de nos côtes ou déployés au loin comme c'est le cas à Djibouti ou ailleurs ; et, bien évidemment, l'aviation embarquée avec le porte-avions, capable de projeter ses flottilles de chasse depuis la mer au cœur des zones littorales pour garantir la préservation et la défense nos intérêts. Ainsi, cet espace maritime élargi, l'élément marin avec ses prolongements terrestres, constitue une entité bien réelle. En gagnant sur la terre, sous l'effet du développement de l'activité humaine et de la mondialisation, il revendique une place dans une politique globale et s'affirme comme une nouvelle entité géographique et diplomatique. Dans ce contexte, l'aéronautique navale, dont la fonction militaire ne peut être remise en cause, voit son rôle diplomatique renforcé.

Compte tenu des opportunités décrites précédemment, notre pays est en mesure de définir une approche par le haut, en développant une politique étrangère maritime. Il ne s'agit plus de s'interroger *a posteriori* sur le sens diplomatique de l'outil militaire, déduit de ses capacités opérationnelles, mais de lui donner tout son sens dans une politique globale. Quelles en seraient ses attaches ? Alors que s'élabore une politique maritime nationale, et compte tenu de la continuité physique des mers et des océans, du fait que 80 % des États du monde sont voisins par la mer, il n'est pas concevable de développer une telle politique sans ambition ni objectifs internationaux. Il pourrait s'agir de conclure des partenariats bilatéraux avec de grands pays maritimes, de promouvoir l'instauration de régimes maritimes régionaux informels dans lesquels tous les riverains pourraient participer, de renforcer l'ambition maritime de l'UE, de faire valoir nos conceptions en matière de protection de l'environnement ou de développement durable… tout en ne perdant pas de vue les moyens civils et militaires indispensables pour coopérer, faire valoir nos droits et préserver nos intérêts.

Pour conclure, je dirais que dans ce dispositif, l'aéronavale tient un rôle incontournable. Elle remplit

le même rôle que la Marine quand elle opère au-dessus de la mer, mais elle a également un rôle au-dessus de la terre, que ce soit dans les opérations de projection de puissance, dans les évacuations de ressortissants ou à l'occasion d'opérations amphibies. Aujourd'hui - alors que nous devenons familiers de *Facebook* - on peut considérer que la défense et les Affaires étrangères contribuent à faire émerger une diplomatie de type « *Facebook* ». À savoir, une capacité de se connecter à ses homologues ou à ses voisins pour s'attaquer au traitement de problèmes communs. Cette capacité-là est embryonnaire, mais elle se matérialise dans la mise en place de réseaux de surveillance maritime multi-nationaux et multi-fonctions. Aujourd'hui, nos industriels s'évertuent à surmonter les difficultés politiques, techniques et juridiques pour connecter le système de surveillance maritime français aux systèmes de surveillance britannique, italien, espagnol… et au-delà à ceux de l'Union européenne, tout en s'assurant que la solution puisse demeurer compatible avec les systèmes américains.

La mer et les océans disposent de caractéristiques qui nous rassemblent, au-delà des frontières terrestres et des nationalités : la manifestation d'un cataclysme écologique ou humanitaire dans une région d'un espace maritime affectera l'ensemble, à terme, et ne pourra laisser personne indifférent. Sans doute une façon de transférer de manière géographique à l'échelle de la planète, ce qui fait sens à l'engagement du marin, cette fierté d'appartenance à un équipage, tendu vers l'accomplissement d'une mission et dont l'objectif ne peut être atteint sans l'effort de tous.

Monsieur Vincent Groizeleau :

Merci, commandant Pipolo. Juste une dernière question. Je me tourne vers vous, monsieur le Député. On ne vous a laissé que quelques petites minutes au début. Nous passerons ensuite aux questions de la salle. Quel est votre avis sur la question du deuxième porte-avions ? Le précédent gouvernement avait bien voulu lancer le projet. Finalement, il n'a pas, pour le moment, vu le jour. Quelle est l'ambiance, actuellement, chez les députés, sur cette question ?

Monsieur Nicolas Dhuicq :

Je profite de l'occasion pour saluer la venue de mon collègue Gilbert Le Bris au sein de cette docte assemblée, parce que nous appartenons à une commission qui, malgré des divergences politiques bien compréhensibles, a le souci de l'intérêt supérieur de la Nation et de la patrie.

Lorsque j'entends le capitaine de vaisseau Pipolo déclarer, quels que soient le respect et l'amitié que je vous porte, « *nous sommes embarqués dans le même bateau* », je ne suis pas persuadé que les personnes qu'on nomme les talibans soient réellement embarquées dans le même bateau. C'est la même question pour les pirates somaliens.

Pour revenir à la question, je me suis déjà largement exprimé sur ce sujet. Oui, le deuxième porte-avions est concomitant, consubstantiel à la volonté de puissance du pays. Si on veut avoir une existence diplomatique, internationale, autonome, dans des coalitions, avec nos alliés, avec les instruments diplomatiques comme une éventuelle défense européenne – et je crois à une défense européenne, à une collaboration européenne à noyau concentrique plutôt qu'à vingt-sept - eh bien oui, ce porte-avions est nécessaire. Il est nécessaire, si nous voulons continuer à exister internationalement. Si nous ne voulons pas simplement faire de l'humanitaire, dans un monde où la concurrence pour les matières premières, l'eau, les minéraux rares, le titane, l'uranium, les hydrocarbures est vive. Eh bien, il est évident qu'il faut une flotte, multiple, qu'elle soit sous-marine, de surface ; il faut un porte-avions, car seul le porte-avions, on l'a démontré, donne cette souplesse d'emploi au politique. C'est la canonnière du XXIe siècle, et davantage, puisqu'il a une portée nettement supérieure aux canons de 300 ou 400 mm qui équipaient ces beaux bâtiments qu'étaient les cuirassés.

Monsieur Vincent Groizeleau :

Merci. Nous allons passer aux questions.

Notes

[1] Renforcement des Capacités Africaines de Maintien de la Paix, programme de l'ONU destiné à doter les pays africains de la capacité de gérer par eux-mêmes les problèmes de sécurité de leur continent.

[2] Projet visant à faire reconnaître auprès de l'ONU les demandes d'extension des ZEE françaises au titre de l'article de la convention de Montego Bay sur les plateaux continentaux.



Débats et questions

Michel Bez

Vice-amiral Olivier de Rostolan :

J'aimerais réagir et répondre à Ludovic Woets pour lui dire qu'il m'a semblé aller un peu loin. Mais c'est son habitude, je l'ai déjà vu dans un autre cénacle. Je voudrais dire également qu'il n'y a pas de puissance aéronautique navale, ou de puissance aéronavale, qui développerait, toute seule, des concepts, une doctrine. Il y a une Marine, avec une doctrine maritime, dans laquelle s'inscrivent des capacités aéronavales. Je précise au passage que ces capacités sont, pour une part, totalement spécifiques – on en a suffisamment parlé – et, pour une autre part, elles sont partagées. On a évoqué, ce matin, un certain partage avec l'aviation légère de l'armée de terre. Je précise, en présence du général de brigade aérienne Jean-Marc LAURENT, commandant le Centre d'études stratégiques aérospatiales, que la connivence entre l'aéronautique navale et l'armée de l'air est totale, qu'il n'y a pas une feuille de papier entre les deux, que nous travaillons de concert et qu'il n'y a pas de rivalité. Voilà ! Il fallait le dire, je l'ai dit, c'était à moi de le dire.

Monsieur Vincent Groizeleau :

Merci, Amiral. D'autres questions ?

Monsieur Philippe Dervieux (avocat honoraire, Église réformée de France) :

Je voulais poser une question sur le deuxième porte-avions, cette problématique. J'ai lu dans *Cols bleus*, dont je suis le plus fidèle abonné depuis quarante

ans, un article qui a paru il y a peut-être deux ans, sur l'éventualité d'une frégate – étant donné que le deuxième porte-avions serait très cher – pour remplacer le principal, pendant une IPER (indisponibilité pour entretient et réparation) qui n'excéderait pas deux ans. On pensait donc trouver la solution dans un ponton automoteur - je schématise - pourvu de catapultes et de brins d'arrêt, bien sûr, mais dépourvu de détection aérienne avancée, ce qui pourrait être remplacé par une frégate, une frégate lourde, une frégate de commandement, etc. Alors, je me demande si cette solution peut être envisagée, d'autant plus que pour deux porte-avions en même temps, il faudrait avoir deux équipages. Vous connaissez la difficulté d'avoir des équipages, surtout spécifiques, comme celui d'un porte-avions. Un équipage de porte-avions, ça ne se trouve pas partout...

Amiral (2S) Guirec Doniol :

Sur ce dernier point, concernant les équipages de porte-avions, je voudrais dire que, lorsque nous en avions deux, le *Clemenceau* et le *Foch*, le premier avait un équipage complet, opérationnel, efficace et était désigné pour recevoir à bord un groupe aérien également complet et efficace, de jour comme de nuit. Le deuxième porte-avions avait un équipage réduit et servait à maintenir l'entraînement des pilotes qui n'étaient pas sur le premier.

Contre-amiral Stéphane Verwaerde :

Je vais répondre quand même pour la Marine, puisqu'en tant sous-chef « plan-programmes » de l'état-major de la Marine, je sais à peu près ce qu'il y a dans les cartons. Je peux vous assurer que le porte-avions que l'on vise, c'est un véritable porte-avions, propulsé. Les seules études que nous menons, en plus, depuis le mois de juin 2008, concernent l'opportunité de doter ce porte-avions d'une propulsion nucléaire ou non. Mais ce sera un porte-avions complet, du style de celui que nous avions envisagé de développer et de construire avec nos amis britanniques. Il y aura quelques différences puisque le nôtre sera pourvu de catapultes et de brins d'arrêt, alors que les Britanniques n'ont, à ce stade, pas fait ce choix.

Monsieur Vincent Groizeleau : Merci. Oui ?

Monsieur Gilbert Le Bris :

Gilbert Le Bris, député, fana du deuxième porte-avions pour des raisons évidentes. La première, c'est que tout le monde reconnaît qu'un deuxième porte-avions s'impose, puisque n'en avoir qu'un seul, c'est en avoir à temps partiel, 60 % du temps. Tous les politiques le reconnaissent. Je rappelle que Jacques Chirac disait que les porte-avions, c'est comme les gendarmes, ça va par deux ;que Nicolas Sarkozy, candidat, disait que le deuxième porte-avions est une évidence opérationnelle et qu'on ne pouvait pas y échapper. Le seul problème, il n'est pas opérationnel, il est financier, on le sait bien, tous. Lorsque le Livre blanc a été mis en chantier, la question de savoir si on avait les moyens financiers de faire un deuxième porte-avions s'est immédiatement posée. Et il est évident que l'Élysée a dit : « *On n'a pas les moyens financiers, pour l'instant.* » Chaque fois qu'on parle du deuxième porte-avions, on nous ramène aux arbitrages financiers qui font qu'un porte-avions, chaque annuité, c'est un bâtiment de projection et de commandement (BPC) ou une frégate. Donc, le choix se fait, à chaque fois, en termes capacitaires. Mais je crois quand même qu'il y a, dans cette nécessité d'un deuxième porte-avions, une volonté européenne qui devrait se dégager. On a échoué avec la Grande-Bretagne, très clairement ; ça nous a quand même coûté deux cent cinquante à trois cents millions d'euros, cette affaire. Et en pure perte… en pure perte ! Donc, il va falloir se poser la question, parce que, vraisemblablement, la bonne solution serait, pour des raisons technologiques, financières et opérationnelles, de faire que le deuxième porte-avions puisse arriver à mi-vie du premier, ce qui ferait un chevauchement intéressant. Dans tous les cas, je crois qu'il faudra encore plaider pour cela. La décision devrait intervenir, nous dit-on, en 2011-2012. Ce n'est pas la meilleure période, c'est une période d'élections présidentielles. On peut très bien prendre une décision avant et une autre après. Espérons quand même, qu'à terme, on aura effectivement, au moins, ce deuxième porte-avions.

Monsieur Vincent Groizeleau :

Merci. D'autres questions ?

Monsieur Berger :

(ancien pilote de l'aviation embarquée) : Je crois qu'il faut quand même se poser la question de la propulsion : pourquoi les États-Unis ont-ils onze porte-avions à propulsion nucléaire ? Nous, nous en avons fait un. Il faut savoir que la France, la Métropole, produit 1 % de ses besoins pétroliers. Le pétrole, il faut aller le chercher dans les pays producteurs, le ramener en France, le raffiner, le mettre en place dans les ravitailleurs, si le porte-avions opère loin, et le bâtiment en a besoin pour la propulsion ***et*** pour le carburéacteur. Le porte-avions à propulsion classique, c'est un gouffre à hydrocarbures. La propulsion nucléaire est intéressante pour les grands bâtiments. Il ne faut pas oublier que les États-Unis ont eu une classe de croiseurs à propulsion nucléaire et ils l'ont abandonné parce que c'était trop coûteux et qu'il y

avait des contraintes, de sécurité notamment. Donc, il est absolument évident, selon moi, que le deuxième porte-avions doit être à propulsion nucléaire, pour bénéficier des retombées de la construction du premier et ne pas réinventer une machine. Ma deuxième considération est que le *Charles de Gaulle* donne satisfaction.

J'ai découvert le *Rafale* occupe 1,5 fois la surface au sol du *Super-Etendard* parce qu'il n'a pas de carène repliable. Un des objectifs du *Charles de Gaulle* était d'avoir quarante avions à bord. Eh bien, ce n'est plus possible, du fait du *Rafale*, mais également des deux *Hawkeye* E-2C. Le projet avec les Britanniques concernait donc des bâtiments importants, de 60 000, voire 70 000 tonnes, pour mettre en œuvre deux, ou trois, E-2C, parce qu'avec deux, vous ne tenez pas une permanence aéronautique en vol pendant plusieurs jours. Vous êtes à la merci du moindre « pépin » et le cycle d'utilisation des E-2C est ainsi : vous catapultez le premier, vous catapultez un *strike* d'avions de combat ; vous catapultez le deuxième *Hawkeye*, puis vous ramassez le premier ; et entre les deux, que se passe-t-il ? Eh bien, la permanence sur zone, vous ne pouvez pas la tenir. Donc, on a eu les yeux plus grands que le ventre en visant des machines de 60 à 70 000 tonnes. Un porte-avions, un bâtiment de combat ou une automobile de génération nouvelle, ça se paie au kilo ou à la tonne. Il y a une proportionnalité. Ne chipotons pas sur l'électronique ou autre. Si on vise plus gros, ça coûtera encore plus cher. Pour moi, la conclusion est évidente : monsieur Giscard d'Estaing avait décidé, en septembre 1980, de faire deux plates-formes à propulsion nucléaire pour remplacer le *Clemenceau* et le *Foch,* donc il faut faire le deuxième, aussi proche que possible. Plus le temps passera, plus ce sera difficile, parce que les équipes perdront leur savoir-faire et que l'électronique pédale à tout va. Voilà !

Un intervenant :

On n'a pas parlé des enjeux concernant les territoires du nord qui sont revendiqués par le Canada et la Russie. C'est quand même un enjeu de taille, qui risque de provoquer des conflits. N'y aurait-il pas nécessité à rééquilibrer les forces navales françaises sur la façade atlantique, en vue de ces prochaines rivalités ? Et deuxièmement, j'ai vu qu'il y avait une certaine polémique en Grande-Bretagne et que nos amis anglais n'étaient pas forcément disposés à se doter de deux porte-avions. Dans ce cas le *Charles de Gaulle* se retrouverait le seul porte-avions non seulement français, mais européen. Quand on voit son indisponibilité, malheureusement causée par un incident, est-ce qu'il n'y a pas un risque pour l'Europe, d'un point de vue géostratégique, diplomatique et politique, de se retrouver un peu démunie dans certaines régions du monde dont les pays riverains sont en train de se doter d'une aéronavale ? Il y a quand même un déséquilibre qui est en train de se créer, un déséquilibre flagrant.

Monsieur Nicolas Dhuicq :

Bon… je pense que le temps a passé. En dehors du plaisir que j'ai pris auprès de vous, je voudrais dire une chose simple, politique. Je crois que, comme c'est le cas de la dissuasion nucléaire, il y a des attributs de puissance, de nations qui sont difficilement partageables, même si je suis européen. Et il peut y avoir des situations où la France ne peut pas partager le porte-avions avec d'autres. Alors, une défense européenne, oui, mais pour l'instant, il y a une défense nationale française, j'y tiens. Donc, les porte-avions, je pense qu'ils seront l'outil essentiel de gesticulation du chef de l'état, quel qu'il soit, dans les années à venir.

Michel Bez - *Sécuritards du pont d'envol*





Michel Bez

L'aéronautique navale au combat

Animateur : **Jean-Dominique Merchet** Journaliste, Libération

M. le Professeur Philippe Vial Service historique de la défense :
« L'aéronautique navale dans l'opération de Suez en 1956 »
Amiral (2S) Alain Coldefy Ancien Major général des armées :
« L'aéronautique navale dans les opérations du Kosovo »

Table ronde avec :
M. le général de division Patrick Tanguy
Commandant l'aviation légère de l'armée de terre

M. le général de brigade aérienne Jean-Marc Laurent
Directeur du Centre d'études stratégiques aérospatiales

M. le capitaine de frégate Laurent Sudrat
Ancien commandant de la flottille 21F

M. le capitaine de frégate Jacques Mallard
Commandant de la flottille 17F

Débats et questions avec l'auditoire

Conclusion de colloque par **M. le vice-amiral d'escadre Jacques Launay**
Major général de la Marine



M*ONSIEUR* *J*EAN*-D*OMINIQUE *Merchet*
Journaliste, libération

Contre-amiral François de Lastic :
Après le rôle de l'aéronautique navale dans les relations internationales, le rôle de l'aéronautique navale dans les opérations. Tel sera le thème de cette troisième partie. Elle sera animée par Jean-Dominique Merchet, qu'on ne présente plus et à qui je cède la parole.

Monsieur Jean-Dominique Merchet :
Merci, c'est très aimable, Amiral. Comme c'est affiché sur l'écran, je suis journaliste à *Libération*, ce qui est peut-être moins connu que le fait que j'anime un blog qui est, paraît-il, assez lu.
Effectivement, auparavant, c'était la Marine et l'aéronavale – qu'on ne peut séparer dans le service public – dans leur rôle diplomatique. Je suis ravi que, maintenant, on n'oublie pas qu'une Marine et une aéronautique navale, cela peut aussi parfois servir à faire la guerre. C'est ce dont nous allons parler dans le dernier débat.
Contrairement à ce qui avait été annoncé, ce n'est pas l'amiral Forissier, chef d'état-major de la Marine, aujourd'hui à Brest avec le ministre de la défense, mais l'amiral Jacques Launay qui prononcera l'intervention de clôture de nos travaux.
C'est tout d'abord monsieur Philippe Vial, historien, qui travaille au Service historique de la défense, dans la section Marine, qui évoquera le rôle de l'aéronavale dans l'opération de Suez. Il y a trois ans, il avait organisé un colloque sur ce sujet avec les Britanniques, puisque Suez était une opération franco-britannique. Ensuite, ce sera l'amiral Coldefy, qu'on ne présente pas non plus et qui nous parlera du Kosovo, puisqu'il a été engagé, à l'époque, dans ces opérations. Il nous racontera dans quelles circonstances. Ensuite, le général Laurent, un aviateur, aura largement le temps de parler et d'apporter des réponses, parce que quand on parle d'aéronavale, l'armée de l'air a effectivement toujours un peu « les oreilles qui sifflent ». Il n'y a pas de raisons qu'il ne puisse dire ce qu'il en est. Le général Laurent est le directeur du Centre d'études stratégiques aérospatiales (CESA), qui est la tête pensante de l'armée de l'air, installé pas très loin d'ici. Interviendra également le général Patrick Tanguy, le patron de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT). Nous sommes vraiment dans l'interarmées. Il y a également deux marins : le commandant Sudrat, un pilote d'*Atlantique*, qui a commandé la flottille 21F et qui va partir comme commandant en second du *Tonnerre*, et le commandant Mallard, un pilote de *Super-Etendard* qui commande la flottille 17F et qui nous parlera beaucoup d'Afghanistan.
Je passe tout de suite la parole à Philippe Vial, qui va nous présenter le rôle de l'aéronautique navale dans les opérations de Suez, en 1956.



Le porte-avions, condition de l'autonomie stratégique : Suez, 1956.

Remise des « Suez Awards », British Embassy, Paris, 29 janvier 1958 : de gauche à droite, le vice-amiral d'escadre Pierre Barjot, le général d'armée Paul Ély, le général Sir Charles Keightley ; on devine à l'arrière-plan, derrière Ély, le trône de la reine et les armes royales. La photo est dédicacée au contre-amiral Maurice Amman, attaché naval et chef de poste à l'ambassade de France à Londres durant toute la crise de Suez (Service historique de la Défense / Département Marine, fond privé Maurice Amman, 136 GG II / 13).

Philippe Vial
Chef de la division études historiques,
Département de la Marine, Service historique de la défense

30 juillet 1957, un an après le déclenchement de la crise de Suez, le Conseil supérieur de la Marine est réuni. Le vice-amiral d'escadre Pierre Barjot, ancien commandant en chef des forces françaises lors de l'expédition contre l'Égypte, tient alors des propos étonnants, aujourd'hui encore peu connus. « Quand le général Ély, m'a posé la question de savoir si nous aurions pu intervenir seuls, sans les Anglais, j'ai répondu (et l'amiral Nomy était entièrement de mon avis) que si nous avions eu un porte-avions avec des avions à réaction, nous aurions pu y aller seuls »[1]. Un constat-choc, qui ne manque pas d'étonner. D'autant qu'il est dressé dans le secret d'une réunion au plus haut niveau, après avoir été initialement formulé en réponse à une question du chef d'état-major des Forces armées et avec l'assentiment complet du chef d'état-major général de la Marine, deux hommes clés lors de la crise de Suez[2].

L'engagement de l'amiral Barjot en faveur de la cause aéronavale est bien connu. Evoquant, en 1951, « les figures dominantes de l'Aéronavale », l'attaché naval britannique à Paris relevait que Barjot avait été « l'un des premiers à réaliser l'importance croissante de l'aviation dans la marine de l'après-guerre et à mettre cette prise de conscience au service de ses intérêts. Il réussit à s'assurer du commandement du groupe porte-avions en 1948, et s'autoproclama alors immédiatement avocat en chef de l'aviation navale dans la presse populaire et spécialisée »[3]. Son constat relève donc incontestablement, pour une part, d'un plaidoyer *pro domo,* au double sens du terme. Une



Carte des opérations aériennes franco-britanniques pendant l'opération *Mousquetaire* (*Le Fana de l'aviation*, 1378, mai 2001, p. 67).

interprétation que conforte le cadre dans lequel celui-ci est prononcé : véritable conseil d'administration de la Marine, le conseil supérieur réunit, sous la présidence du secrétaire d'État, les autorités militaires les plus importantes de cette armée[4].

Mais le général Ély, lui, ne peut être suspecté de pareilles arrière-pensées. S'il a ainsi interpellé Barjot, c'est qu'il s'est réellement interrogé sur la possibilité d'un cavalier seul avec les Britanniques, à l'opposé de ce qu'il avait défendu, contre vents et marées, durant toute la crise[5]. Aux yeux du chef d'état-major général des Forces armées, le partenariat avec Albion a donc été trop problématique pour qu'il ne se demande pas, après coup, à quelles conditions il aurait été possible de faire autrement… Difficile d'écarter cette interrogation d'un revers de main !

Pourtant, si l'on connaît les réticences des Britanniques à passer à l'action, début novembre 1956, et l'exaspération française qu'elle suscita, l'hypothèse d'un cavalier seul de Paris déconcerte. Elle heurte notre vision de cette crise, en premier lieu celle des historiens, qui en font d'ordinaire un temps fort, certes compliqué et malheureux, un temps fort, néanmoins, de l'Entente cordiale. Or, la question de l'aéronavale est au cœur de cette alternative improbable : se passer des Britanniques ou non ?

Il ne s'agit évidemment pas ici de verser dans la politique-fiction, ce que les historiens désignent du mot savant d'uchronie[6]. L'objet de cette intervention est de chercher à comprendre pourquoi cette hypothèse d'un cavalier seul est ainsi discutée, après la crise, chez plusieurs des hautes autorités militaires de l'époque[7]. S'agit-il de pure spéculation intellectuelle ? Dans le cas contraire, quels sont les éléments objectifs qui y poussent ? Et pourquoi faire de la possession d'une aéronavale moderne la clé du problème ?

* * *

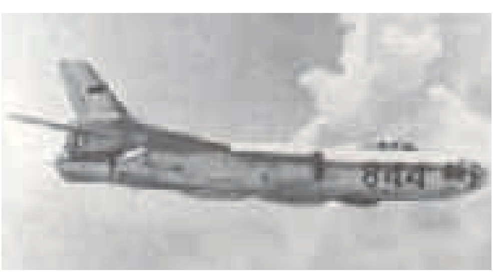
On sait l'importance de la dimension aérienne lors de la crise de Suez[8]. Quand, à la suite de la nationalisation du canal par Nasser, le 26 juillet 1956, Français et Britanniques font le choix d'une intervention militaire de grande ampleur, l'obtention de la suprématie aérienne devient le préalable à toute opération de débarquement. A partir de la mise en place du plan Mousquetaire révisé, courant septembre, la phase initiale de bombardements est même prolongée, pour prendre la forme d'une véritable offensive aéro-psychologique. Par leur intensité, par leur systématisme, les raids alliés doivent décourager la volonté de résistance égyptienne. Dans l'esprit de nombreux décideurs britanniques, fidèles aux principes du Bomber Command, cette campagne aérienne doit permettre d'obtenir gain de cause sans risquer un débarquement : « Suez ou la tentation du tout aérien », pour reprendre la formule de Pierre Razoux. Le pari peut paraître osé au vu du potentiel ennemi[9]. A l'image de ce que sera l'Irak en 1990, l'Égypte apparaît en 1956 à la tête de l'armée la plus puissante de la région. Formées par les Britanniques, ses forces ont vu leur potentiel considérablement renforcé, depuis peu, par d'importantes livraisons de matériel soviétique[10]. L'aviation du Caire est ainsi désormais équipée d'une centaine de chasseurs bombardiers MiG-15 et de

quelques MiG-17, le *nec plus ultra* soviétique en la matière[11]. On recense également près d'une cinquantaine de bombardiers légers Iliouchine-28 (désormais Il-28), dont le rayon d'action leur permet de menacer les bases aériennes anglaises de Chypre ou Malte[12]. Ces quelque 170 appareils de fabrication soviétique constituent le fer de lance d'une armée de l'Air qui compte également un peu plus de 120 avions à réaction d'origine britannique, chasseurs (Meteor) et chasseurs bombardiers (Vampire), moins modernes, mais qui représentent toujours une menace significative[13]. Il faut enfin y ajouter une trentaine d'appareils à hélice, chasseurs (Spitfire, Fury) et bombardiers lourds (Lancaster), qui ne sont pas sans valeur, spécialement face à une aviation israélienne encore majoritairement équipée d'aéronefs de cette génération[14]. C'est un ensemble de plus de 300 avions de combat, dont 90% sont à réaction, auquel il faut ajouter les avions de transport, d'entraînement et de servitude, soit au total près de 550 appareils[15].

Néanmoins, tous ne sont pas opérationnels et les alliés le savent. A la veille du conflit, à peine plus de la moitié des avions à réaction de Nasser peut réellement être engagée, faute d'un nombre suffisant de pilotes et de personnel de maintenance[16]. Pour autant, la menace aérienne égyptienne taraude les responsables français et britanniques. A l'instar de bien d'autres, le général Ély affirmera dans ses mémoires que ce péril a constitué l'une de ses plus importantes préoccupations durant la préparation de l'opération[17]. Pourtant, l'essentiel de l'armée de l'Air du Raïs va être balayé en moins de quarante-huit heures, les 1er et 2 novembre[18].



110 chasseurs
MiG-15 et MiG-17



50 bombardiers légers



30 chasseurs Meteor



70 chasseurs bombardiers Vampire

Si l'on en croit le rapport Brohon, au moins 80% des chasseurs MiG et 40 à 80% des bombardiers Iliouchine sont détruits ou endommagés à l'issue des opérations. Le reste n'échappe au même sort qu'en trouvant refuge en Syrie ou en Arabie Saoudite. Les pertes sont apparemment moindres en ce qui concerne les Meteor et les Vampire, mais oscillent entre 20 et 40%. Et la moitié des appareils à hélice semble avoir également été détruite. A s'en tenir aux seuls appareils de combat, le total des pertes égyptiennes oscille entre 133 et 213 avions, soit 40 à 70% du total initial. Une proportion qui ne change pas si l'on intègre les divers autres types d'appareil (transport, liaison, entraînement…). L'hypothèse basse correspond aux appareils dont la destruction a été attestée par des reconnaissances photographiques, tandis que l'estimation supérieure renvoie à ceux qui ont été détruits ou endommagés selon les dires des pilotes. Au total, ce sont entre 226 et 322 avions de tout type qui ont été détruits ou endommagés sur un total initial de 531. Il faut y ajouter une quarantaine d'autres appareils, neutralisés par les forces israéliennes à partir du 29 octobre.

Le Caire a violemment contesté ces estimations, arguant que la plupart des avions détruits n'étaient que des appareils factices, qui avaient parfaitement rempli leur fonction de leurre[19]. De fait, leur existence est avérée, comme la qualité de leur réalisation[20]. Même en faisant la part de la propagande et de ses exagérations[21], l'ensemble contribue vraisemblablement à expliquer les incohérences des évaluations franco-britanniques. Ainsi, l'addition des MiG détruits ou endommagés, selon les pilotes alliés, est-elle supérieure à leur total théorique, alors que les reconnaissances aériennes effectuées au lendemain du cessez-le-feu permettent d'en identifier encore dix opérationnels[22] ! De même, la surévaluation initiale des résultats obtenus par les forces aériennes britanniques a-t-elle joué. Pour autant, il est difficile aujourd'hui de mesurer précisément l'importance de cette surévaluation[23], d'autant que les responsables égyptiens, de leur côté,

n'ont jamais fourni de bilan précis de leurs pertes…

Il n'empêche, même en tenant compte de ces incertitudes, la fourchette de 40 à 70% de pertes apparaît difficilement contestable. Dans la mesure où elle n'intègre pas celles dont les Israéliens sont responsables, le seuil minimum est même proche de 50%. Par ailleurs, l'ordre de bataille égyptien au 8 novembre, tel qu'établi par les reconnaissances aériennes alliées permet d'aller jusqu'à 90% des appareils de combat et 75% de l'ensemble du parc aérien neutralisés[24]. Des chiffres qui ne semblent pas intégrer les nombreux appareils égyptiens réfugiés dans les pays arabes voisins. Dans ce contexte, l'estimation de Pierre Razoux, qui évalue les pertes égyptiennes à 71% des appareils de combat, semble plus proche de la vérité[25]. Au total, c'est bien l'essentiel de l'armée de l'Air du Raïs qui a été mis hors de combat « à l'occasion de la campagne de bombardement la plus intense depuis la fin de la guerre de Corée »[26]. Cette victoire sans appel a été d'autant plus facile que les Egyptiens ont fait le choix inattendu de ne pas livrer bataille dans les airs, contrairement à ce qui avait prévalu dans le Sinaï, face aux Israéliens, à partir du 29 octobre. Conscients de leur infériorité, spécialement en raison de leur faible ressource en pilotes expérimentés, ils ont préféré les préserver et ménager l'avenir. « Nous allons être en état de guerre avec Israël pendant des années, et nous aurons besoin de tous les pilotes dont nous pourrons disposer », affirma Nasser peu après le cessez-le-feu. « Les avions peuvent être remplacés du jour au lendemain, mais il faut des années pour former un pilote »[27]. La résistance égyptienne s'est donc limitée à la défense anti-aérienne. Un choix nécessairement insuffisant pour empêcher la catastrophe compte tenu de moyens limités en la matière, comme du manque d'abris bétonnés pour avions[28]. Pour autant, les différentes composantes du dispositif aérien allié n'ont pas apporté la même contribution à la destruction de l'aviation du Raïs. Ainsi, en dépit de sa réputation, le Bomber Command a déçu, comme le souligne Brohon, non sans une certaine jubilation[29]. Venus de Malte et Chypre, les raids de Canberra et de Valiant n'ont donné que peu de résultats. Les reconnaissances photos dépêchés immédiatement après la première phase de l'offensive, dans la nuit du 31 octobre au 1er novembre, ne laissent guère de doute : « Les avions parqués le long des pistes semblaient intacts, bien que certains d'entre eux [aient] probablement été endommagés par des éclats »[30]. Les raids suivants ne feront pas mieux : « très peu d'avions détruits au sol », résumera Brohon. Et les pistes, dont la neutralisation constituait l'objectif principal de ces attaques – dans le but de clouer l'aviation ennemie au sol – ne seront pas longtemps sans être réparées. Les causes de ce fiasco sont nombreuses, mais il faut en particulier relever que les appareils du Bomber Command n'étaient pas assez nombreux pour que leurs attaques à haute altitude obtiennent les résultats escomptés[31]. En dépit de deux raids successifs, ils ont ainsi échoué à détruire les Il-28 repliés au sud, dans les environs de Louxor, alors que – hors de portée des appareils basés à Chypre – ces avions constituaient par excellence un objectif pour les bombardiers britanniques…[32]. L'aéronavale française, elle aussi, n'a joué qu'un rôle modeste[33]. Equipée uniquement d'avions à hélice, incapables de rivaliser avec les appareils à réaction égyptiens, elle a été tenue en réserve durant la première journée[34]. Compte tenu de la quasi-absence d'opposition aérienne, elle est engagée le lendemain contre la terre et mène plusieurs raids, au cours desquels elle perd un de ses pilotes - le lieutenant de vaisseau Lancrenon - dans des circonstances tragiques et mystérieuses. Mais, avec seulement 36 Corsair en lice, son rôle reste faible. Ce n'est que durant les journées des 5 et 6 novembre, au



Sur la base d'Akrotiri, à Chypre, l'alignement des F-84F des 1ère et 3e escadre de l'armée de l'air ne sembalit guère craindre d'intervention de l'aviation égyptienne (ECPAD).



Sea Venoms, Sea Hawks, Wyverns and a single *Skyraider* can be seen on this photograph of the deck of HMS *Eagle*, taken shortly before the ship commenced launching another strike against Egypt (Fleet Air Arm Museum).

moment de l'assaut sur Port-Saïd et Port Fouad, que son apport se révélera décisif. La lenteur de ses appareils se transformera alors en avantage incomparable au moment de soutenir les troupes au sol. Dans ce contexte, « le Corsair, avec son armement combinant rockets et bombes, s'est révélé puissamment efficace », soulignera le vice-amiral Power à l'issue des opérations[35]. L'historiographie française insiste habituellement sur le rôle majeur joué par les appareils de l'armée de l'Air déployés à Chypre, le Groupement mixte n°1[36]. De fait, les hommes du général Brohon ont réalisé un sans-faute. Equipés d'un avion à réaction d'attaque au sol, le F-84 Thunderstreak, ils ont apporté une contribution importante à l'offensive aérienne alliée. Avec 42 avions ennemis détruits, présumés détruits ou endommagés, dont 33 MiG, leur bilan est incontestable[37]. D'autant qu'il faut y ajouter les 25 appareils neutralisés à Louxor, dont 18 Il-28, grâce aux deux raids audacieux menés par les appareils basés en Israël[38]. Au total, c'est une cinquantaine des appareils les plus modernes des forces aériennes égyptiennes qui ont péri sous les coups de l'armée de l'Air française, soit un peu moins du tiers des appareils d'origine soviétique et 20% de ceux à réaction[39].

Mais la responsabilité essentielle de la victoire n'est pas là, contrairement à ce que tendent à faire accroire les rapports officiels français de l'époque[40]. Bien que Brohon n'en parle jamais spécifiquement, les chasseurs bombardiers de la R.A.F. venus de Chypre ont joué un rôle majeur dans l'anéantissement de l'aviation du Raïs. Le commandant du Groupement mixte n°1 inscrit pourtant son rapport dans une approche globale, consacrant une annexe à l'action des aéronavales britanniques et françaises, et une autre, détaillée, aux mécomptes du Bomber Command… Or, avec un total de 175 avions égyptiens détruits ou endommagés à leur actif, les 47 Venoms britanniques affichent un résultat qui, en tant que tel, mérite au moins autant que les autres composantes du dispositif aérien un traitement spécifique[41]. Rapporté au nombre d'appareils engagés, le score est même sans appel au regard des performances de l'armée de l'Air française. Avec 3,7 appareils ennemis détruits ou endommagés, contre 1,1 pour les F-84 F basés à Chypre, leur bilan se passe de commentaires[42]. Même si celui-ci révèle des incohérences, qui trahissent son caractère surévalué[43], il est difficile de le passer sous silence.

Un constat qui vaut, plus encore, pour les résultats de la Fleet Air Arm. « L'aéronavale a pris une part importante à la bataille », se contente de noter Brohon[44]. Pour souligner immédiatement les limites structurelles de la composante française, sans jamais dire un mot des remarquables performances des marins anglais. Elles ne lui sont pourtant pas inconnues puisqu'il en donne le détail par ailleurs…[45]. Or, celui-ci établit clairement le rôle majeur de l'aéronavale britannique. A en croire les chiffres reproduits par Brohon, elle a même une responsabilité écrasante dans la destruction de l'armée de l'Air du Raïs puisqu'elle affiche 116 appareils ennemis détruits, 23

probablement détruits et 173 endommagés, soit 312 avions. Rappelons que Brohon évaluait le parc aérien égyptien à 531 appareils. La Fleet Air Arm aurait donc neutralisé, à elle seule, pratiquement 60% de l'ensemble, contre 8% pour les appareils français basés à Chypre et 12,5% si l'on intègre les résultats des raids sur Louxor effectués par des F-84 F venus d'Israël.

Il est vrai que la Fleet Air Arm a engagé trois fois plus d'appareils que l'armée de l'Air : 113 contre 36. Mais l'avantage du nombre ne fait pas tout. Là encore, proportionnellement, les appareils britanniques ont neutralisé nettement plus d'avions ennemis (2,7 contre 1,1)[46]. Une réussite exceptionnelle, qui s'explique aussi par le nombre d'appareils stationnés sur les bases attaquées, nettement supérieur à celui des aérodromes attaqués par les F-84 F français. Compte tenu du rayon d'action limité des chasseurs bombardiers basés à Chypre, ces derniers ont reçu la responsabilité des objectifs situés à l'est du 32e méridien, soit ceux de la zone du canal, tandis que les appareils des forces aéronavales alliées intervenaient à l'ouest, essentiellement autour du Caire et d'Alexandrie (*cf.* carte)[47]. Or, les aérodromes de cette zone accueillaient nettement plus d'appareils (348 contre 130, à en croire le rapport Brohon, soit 2,7 fois plus). Si les avions de combat étaient à peu près répartis de manière équilibrée entre les deux zones, avec un avantage pour celle du canal en ce qui concernait les appareils à réaction, ceux destinés au transport, à l'entraînement et aux missions de servitude, tous à hélice, ne se trouvaient qu'à l'ouest du 32e méridien[48].

Mais l'on a vu que, pour autant, les Venoms de la R.A.F. surclassaient nettement les F-84 F. en ce qui concerne le ratio appareils engagés / avions ennemis neutralisés... Même en faisant la part des incertitudes qui demeurent en ce qui concerne le total définitif des pertes égyptiennes et, corrélativement, de la responsabilité dans ce bilan des différentes composantes des forces aériennes alliées, le constat ne se discute pas. Les Britanniques ont, de loin, fait l'essentiel du travail, comme le résument les schémas en annexe. Et, au-delà, c'est bien leur aéronavale qui a été leader, une réalité jusqu'à présent méconnue, tant par les acteurs que par l'historiographie de la crise de Suez. « Je rends hommage aux porte-avions anglais qui ont à leur actif la neutralisation de l'armée de l'Air égyptienne », déclarera Barjot lors du conseil de la Marine du 30 juillet 1957. « Ils ont fait un travail admirable… ». L'honnêteté intellectuelle aurait dû conduire l'amiral à l'écrire noir sur blanc dès son rapport, quatre mois plus tôt.

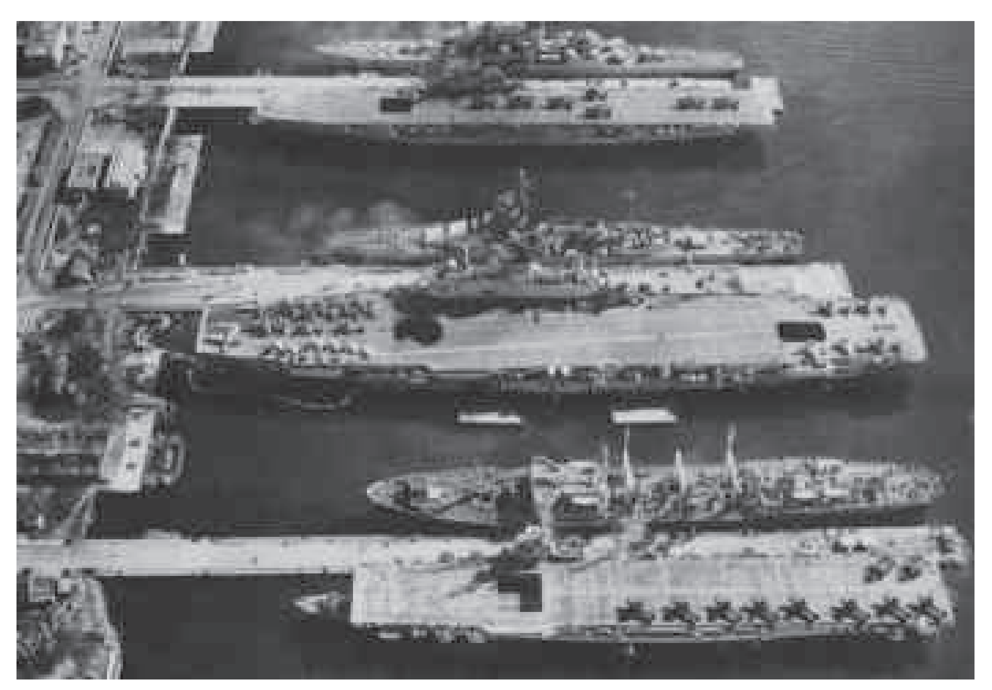
D'autant que cette réalité ne se limite pas aux pertes infligées à l'aviation égyptienne. « Les appareils embarqués appartenant à la Fleet Air Arm effectuèrent à eux seuls plus de sorties que l'ensemble des appareils de la R.A.F. et de l'armée de l'Air réunis », souligne Pierre Razoux[49]. Dans ces conditions, la réponse faite par l'amiral Barjot au chef d'état-major général des Forces armées s'éclaire d'un nouveau jour. Lors des opérations de Suez, la possession d'une aéronavale moderne et puissante a été décisive pour acquérir la maîtrise aérienne.

Or, à cette époque, la Royal Navy est aux avant-postes de la modernité, quand la Marine nationale ne dispose que de matériels obsolètes[50]. « L'Aéronavale est actuellement la composante la moins à niveau de la flotte », notait l'attaché naval britannique à Paris, fin 1955[51]. Soulignant sa dépendance à l'égard des matériels étrangers, alors que l'assistance militaire américaine allait désormais se réduisant, il soulignait la pression à laquelle était de ce fait soumis le petit budget de la Marine, qui n'avait pourtant que peu d'espoir d'être augmenté. Il voyait dans cette combinaison de facteurs l'origine du « malaise actuel qui touche non seulement la qualité de l'Aéronavale, mais aussi son importance, très nettement inférieure aux exigences de l'O.T.A.N. »[52].

A l'opposé, la Fleet Air Arm bénéficie encore de la supériorité acquise durant la Seconde Guerre mondiale. Surtout, elle profite déjà à plein des ruptures technologiques qui, depuis le début des années cinquante, révolutionnent les porte-avions[53]. Catapultes à vapeur, pont oblique, miroirs d'appontage sont des inventions largement *made in Britain.* En permettant la mise en œuvre d'appareils bien plus lourds, les catapultes à vapeur rendent possible l'embarquement d'avions à réaction. Le pont oblique, en dédoublant leurs capacités de manœuvre, améliore considérablement la sécurité des décollages et des appontages, tout comme le système du miroir pour ces derniers. L'ensemble démultiplie la capacité offensive des porte-avions.

Tout n'est pas idyllique, loin de là. La Royal Navy est sous pression depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, tant sur le plan budgétaire que doctrinal. Son aéronavale est spécialement contestée et ses ambitions ont été revues sérieusement à la baisse[54]. Les trois porte-avions qui seront engagés à Suez ont vu leur construction suspendue au lendemain de 1945. Elle n'a été reprise qu'au début des années cinquante, à la faveur des exigences de la Première Guerre froide[55]. A l'inverse, ces bâtiments sont flambants neufs au moment où ils sont engagés contre l'Égypte… Et les maladies de jeunesse dont ils souffrent, en particulier en matière de catapultes[56], ne vont pas les empêcher de réaliser une performance exceptionnelle[57].

Une photo aérienne, prise en octobre 1956, à Toulon, symbolise la disproportion des forces entre les deux marines alliées. Le porte-avions d'escadre HMS *Eagle*, au centre, écrase de ses 46 000 t. les deux porte-avions français, *l'Arromanches*, en haut, et le *La Fayette*, en bas, dont le déplacement à pleine charge n'est respectivement que de 18 000 t. et 16 000 t.[58] En d'autres termes, même à eux deux, ils sont loin de faire le poids face à l'*Eagle* ! D'autant que celui-ci, en témoigne son pont oblique de première génération, peut accueillir des avions à réaction, quand les bâtiments français, hérités de la Seconde Guerre mondiale, ne sont dotés que d'avions à hélice. Les Britanniques engagent également deux porte-avions de ce type, les HMS *Ocean* et *Theseus*. Mais ceux-ci viennent d'être reconvertis en porte-hélicoptères, comme le sera d'ailleurs plus tard l'*Arromanches*, ce qui permettra à la Royal Navy d'être la première à réaliser un assaut héliporté par mer, le 6 novembre 1956[59]. Surtout, l'*Eagle* n'est pas seul. Il est accompagné de deux autres porte-avions modernes, les HMS *Albion* et *Bulwark*, dont le déplacement à pleine charge n'est que de 26 000 t., mais qui sont également capables de mettre en œuvre des appareils à réaction. Associant trois porte-avions de nouvelle génération et deux anciens, reconvertis en porte-hélicoptères, la Royal Navy affiche à l'occasion de la crise de Suez une supériorité insolente sur son homologue française[60]. D'autant que cet outil puissant est confié à un marin chevronné, le vice-amiral Manley L. Power, dont les états de service sont sans commune mesure avec ceux de son *deputy* français, le contre-amiral Yves Caron[61]. Comme tous les officiers britanniques de sa génération, Power a en effet été constamment engagé durant la Seconde Guerre mondiale, quand Caron est resté bloqué avec la Force X à Alexandrie jusqu'à l'été 1943[62]. Même si, placé au commandement d'un destroyer, Power a participé à l'escorte des convois de Mourmansk (1942), puis en Mer du Nord (1944), il a servi essentiellement sur le théâtre méditerranéen, jouant un rôle actif dans la planification des grandes opérations combinées entre l'automne 1942 et le printemps 1944[63]. A l'automne, il rejoint le Pacifique, où il gagne son principal titre de gloire au printemps suivant. Commandant une flottille de destroyers, il coule en effet le dernier croiseur lourd japonais, le *Haguro*, le 16 mai 1945, lors de la bataille du détroit de Malaca[64]. C'est un guerrier qui commande les porte-avions britanniques. Le bilan qu'il tirera des opérations n'en prend que plus de force. « [Elles] ont prouvé », écrira Power, « que l'entraînement des équipages, la qualité des appareils et des porte-avions eux-mêmes, permettent de réussir tout ce que l'on peut attendre d'eux, voire davantage, dans un conflit limité de ce type »[65]. Des propos qui prennent toute leur valeur au regard du commentaire mi-ironique, mi-admiratif, qu'en fit Mountbatten, alors First Sea Lord. « Le vice-amiral Power avait toujours été célèbre dans la Marine pour minorer la qualité du travail accompli par ses officiers, et était fréquemment accusé d'avoir des exigences démesurées. Quand il était mon chef d'état-major, je me retrouvais régulièrement dans l'obligation de reprendre ses rapports sur ses officiers car j'avais d'eux une bien plus haute opinion que celle qu'il exprimait. Je pus donc difficilement en croire mes yeux », s'amusait Mountbatten, « à la lecture de cette avalanche de compliments. Mais il est vrai », concluait-il, non sans respect, « que je n'ai jamais entendu dire qu'aucun groupe porte-avions dans l'histoire ait terminé une semaine d'opérations ininterrompues, en employant tous ses moyens au maximum, avec un taux de disponibilité de 99%, et je doute qu'aucune force



Toulon, octobre 1956, préparation de l'opération de Suez. De haut en bas : le croiseur *De Grasse*, le porte-avions *Arromanches*, le croiseur *Georges Leygue*, le porte-avions HMS *Eagle*, le pétrolier ravitailleur *Tide Range*, le porte-avions *La Fayette* (NAVSOURCE U.S.A).

aérienne ou aéronavale puisse jamais l'égaler… »[66].

L'exploitation des archives a, depuis, confirmé la justesse de ce jugement[67]. En revanche, on ne s'est guère interrogé sur les facteurs qui ont limité la performance des appareils de l'armée de l'Air basés à Chypre, au-delà des éléments objectifs de satisfaction. Idéalement placée à proximité du théâtre d'opérations, cette île constituait une base de départ rêvée pour les raids alliés... Avait encore besoin de porte-avions ?

Pourtant, au moment où la crise éclate, Chypre ne peut rendre tous les services escomptés[68]. Jusqu'au milieu des années cinquante, l'essentiel des bases britanniques sur le théâtre est concentré en Égypte, spécialement dans la zone du canal. Leur évacuation complète a été décidée en juin 1954, pour être effective deux ans plus tard. Mais si les autorités britanniques ont scrupuleusement respecté ce calendrier, celui des travaux nécessaires pour moderniser et développer les bases de Chypre a pris du retard. C'est d'ailleurs sans doute l'un



Modernité des porte-avions britanniques. De haut en bas : HMS *Albion*, HMS *Bulwark*, HMS *Eagle*.

des éléments qui va pousser Nasser a déclencher la crise fin juillet. De fait, il faudra deux mois avant que les bases aériennes de Chypre soient opérationnelles. Ce n'est pas avant la mi-septembre que l'armée de l'Air pourra s'installer sur celles d'Akrotiri, pour ses chasseurs bombardiers, et Tymbou, pour ses avions de transport. Et il faudra encore une dizaine de jours avant que ces deux bases ne soient effectivement opérationnelles…[69].

Entre temps, l'armée de l'Air aura du revoir drastiquement ses ambitions à la baisse. Faute de place, elle aura divisé par quatre le nombre de chasseurs bombardiers envoyés sur place, qui passera de 150 à 36[70] ! Par ailleurs, cette insuffisance des infrastructures chypriotes provoquera, durant les opérations, l'encombrement chronique des terrains. Une situation qui, selon les termes mêmes du rapport Brohon, aurait pu se révéler catastrophique. Evoquant des « *terrains aussi rares que dangereusement saturés* », « *où les avions étaient alignés comme à la revue* », *il soulignera combien ceux-ci étaient, de ce fait, extrêmement vulnérables* aux attaques ennemies[71]. Après avoir été entravé par le manque d'installations opérationnelles à Chypre, c'est la sécurité des appareils français qui a été rendue précaire par cet état de fait.

D'autres facteurs ont gêné le déploiement des forces alliées sur l'île, en particulier l'existence d'un fort mouvement nationaliste, en lutte contre l'occupation anglaise[72]. Si ses actions ne semblent pas avoir constitué un obstacle majeur à l'installation et la mise en œuvre des appareils de l'armée de l'Air, cette guérilla fait peser un vrai climat d'insécurité. Le commandant du bâtiment de ligne *Jean Bart* sera ainsi grièvement blessé lors d'un attentat à la grenade. Plus généralement, c'est l'ensemble du dispositif allié dans la région qui, à des degrés divers, a été sous la pression des nationalismes locaux durant la crise[73]. Au Yémen, des troubles ont immobilisé les forces destinées à prendre les Egyptiens à revers, dans le cadre de l'opération Toréador[74]. En Jordanie, les autorités du pays ont refusé aux Britanniques le droit d'engager contre l'Égypte la brigade blindée qu'ils y stationnaient. Même constat en Libye pour la division blindée qui s'y trouvait…[75]. A Bizerte, enfin, une grève générale a paralysé une bonne partie du port, interdisant en particulier aux navires français de ravitailler en vivres frais[76].

Le système des bases en pays étranger, qu'elles soient aériennes ou navales, permanentes ou temporaires, a manifesté ses limites. C'est dans ce contexte que s'inscrit le choix britannique de déployer un important dispositif naval, dont le groupe porte-avions constitue la pièce maîtresse. « Sans celui-ci, l'opération d'Égypte n'aurait pas été possible. Selon la formule choc de Barjot, « ces porte-avions, c'était Chypre sans le nationalisme » ! Une formule manifestement à la mode au lendemain de Suez, puisqu'on la retrouve sous la plume de l'amiral Nomy, qui replace cet épisode dans le cadre d'une réflexion stratégique d'ensemble. « On a beaucoup parlé de la stratégie périphérique qui impose, par définition, la construction d'un réseau de bases aériennes cernant complètement le bloc soviétique. Mais sommes-nous assurés de pouvoir disposer sans restriction de telles coûteuses installations », s'interroge le chef d'état-major ? (…). « Même à l'occasion d'une opération secondaire, comme celle d'Égypte, nous avons bien senti cette gêne, et les Anglais ont dû renoncer à se servir de leurs plates-formes situées en Libye. C'est bien pourquoi la formule des porte-avions - ces «Chypre sans le nationalisme» -

s'avère non seulement valable, mais indispensable »[77].

Comme le soulignera plus tard Barjot, les difficultés de transit jusqu'à Chypre des F-84 confortent cette analyse. Le trajet sans escale depuis la France n'était pas possible et « on découvrit qu'il n'existait pas à Malte un aérodrome de longueur de piste suffisante pour ce type d'avion. Le seul possible se révéla être Brindisi et nos F-84 durent transiter par l'Italie. Le gouvernement italien voulut bien nous accorder l'autorisation, mais ce fait souligne la valeur du porte-avions qui emporte avec lui son aérodrome, échappant ainsi à toute contingence politique »[78]. Or, cet avantage, pour être essentiel, n'est pas unique. Il va de pair avec des atouts spécifiquement opérationnels…

Au fur et à mesure du développement des opérations, la distance entre Chypre et la ligne de front devait en effet s'accroître. Rappelons qu'il fut initialement question d'aller jusqu'au Caire livrer la « seconde bataille des Pyramides ». Par la suite, quand en septembre, le plan Mousquetaire fit place à Mousquetaire révisé, l'objectif de la vallée du Nil céda la place à celui du canal. Mais la dynamique Nord / Sud demeura : les forces aériennes devaient être capables de soutenir l'avance des troupes jusqu'à la Mer Rouge. A chaque fois, le *transit time* des appareils basés à Chypre augmentait, tandis que se réduisait leur temps d'intervention, une problématique à laquelle étaient naturellement moins sensibles les appareils de la Fleet Air Arm. Bien que initialement positionnés très au large, à 100 miles nautiques au nord-est des côtes égyptiennes (environ 180 km), les porte-avions purent se rapprocher et le rayon d'action de leurs appareils augmenter d'autant. Ainsi à la fin des opérations, le *Bulwark* se rapprocha de Port Saïd de manière à permettre à ses appareils de mener des actions offensives jusqu'en Mer Rouge. Ses appareils purent ainsi incendier, et probablement couler, trois vedettes égyptiennes à proximité de la base navale de Ras Adabyia[79]. Comme le résumera Barjot, « Chypre n'était pas une base suffisamment « avancée » pour qu'on puisse se passer de porte-avions »…[80].

Un état de fait qui sera, en creux, admis par Brohon lui-même, lorsqu'il traitera de la question de l'appui feu. « L'aviation embarquée, disposant d'une endurance suffisante, par suite de la proximité des porte-avions, a assuré les missions d'alerte en vol et d'intervention sur alerte, c'est-à-dire les véritables missions d'appui direct »[81]. Les limites que cette situation révèle sont clairement exposées plus haut dans le rapport, quand Brohon évoque « les chasseurs bombardiers dont l'autonomie leur permettait de travailler près du sol à pleine puissance pendant 5 minutes »[82]. Le temps leur est donc compté au-dessus de l'Égypte, parce qu'ils sont à la limite de leur rayon d'action. Celui-ci n'est d'ailleurs obtenu que grâce à l'ajout de réservoirs supplémentaires, livrés par les Américains[83]. Bien que le commandant du Groupement mixte n°1 ne s'y appesantisse guère, le rayon d'action limitée de ses chasseurs bombardiers a donc limité leur emploi. On l'a dit, la répartition des zones d'intervention avec l'aéronavale s'est faite sur ce critère, les appareils basés à Chypre n'ayant pas l'allonge suffisante pour aller frapper à l'ouest du 32e méridien. Et même, le fameux raid sur Louxor, en dépit de son succès, est placé sous le signe de cette contrainte, les F-84 F basés en Israël intervenant là à la limite de leur rayon d'action[84].

Ces contraintes opérationnelles constituent sans doute la seconde explication au jugement des amiraux Barjot et Nomy, en particulier au regard des hypothèses de cavalier seul français. L'affaire reste aujourd'hui encore peu connue mais, à plusieurs reprises, les autorités parisiennes ont effectivement envisagé de se passer des Anglais, au moins temporairement. Après un début en fanfare, fin juillet / début août, la coopération entre les deux pays marque le pas. Progressivement, les autorités françaises redoutent, de manière croissante, que leurs homologues britanniques ne renoncent à une véritable action militaire. Cette peur d'un « lâchage » crée une dynamique. C'est la crainte d'un cavalier seul de Londres qui, mécaniquement, va conduire Paris à l'envisager pour son propre compte.

A partir du début septembre, les autorités françaises commencent à explorer l'hypothèse d'une action offensive conjointe avec les forces israéliennes, alors que les offres de service faites par Tel-Aviv, dès le début de la crise, avaient été initialement écartées[85]. Le vice-amiral Barjot joue un rôle clé dans cette entreprise.

A la fin du mois, le scénario d'un cavalier seul avec l'Etat hébreux est clairement envisagée, qui débouche sur la mise au point du plan I, comme Israël, ou plan 750. Dans cette hypothèse, l'utilisation des bases aériennes de Chypre comme le soutien de la Fleet Air Arm deviennent extrêmement problématiques, pour ne pas dire impossibles. Or, compte tenu de ses limites structurelles, l'Aéronavale ne peut se substituer à son homologue britannique, ni pallier la neutralisation du potentiel de l'armée de l'Air qui vient d'installer l'ensemble de son dispositif à Chypre. Une opération très lourde, qui interdit un transfert rapide en Israël dans le cadre de délais très contraints, alors même que les unités qui sont déjà déployées en Israël ne sont pas suffisamment importantes pour compenser,

sans parler des limites de leur rayon d'action.

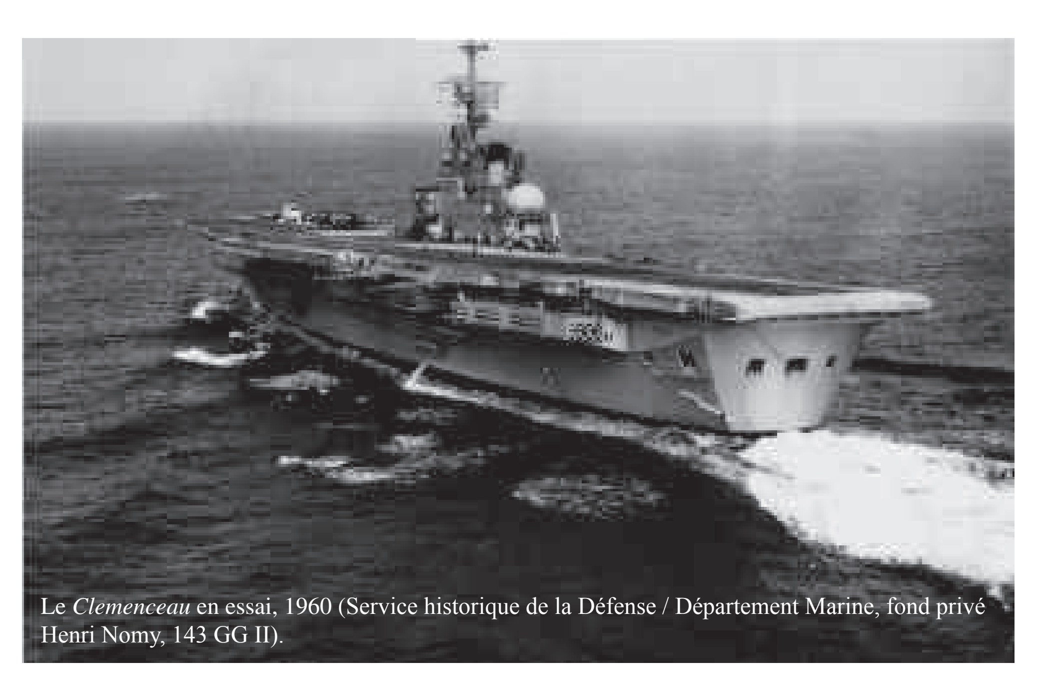
Cette hypothèse israélienne, qui a suscité de violents débats dans les cercles dirigeants français, cesse d'être d'actualité à la mi-octobre, quand les Britanniques reviennent dans le jeu. La perspective de voir la France déclencher une opération militaire contre l'Égypte avec l'État hébreux constitue d'ailleurs l'une des raisons essentielles de leur ralliement à une opération tripartite. Ses principes sont finalisés lors de la fameuse conférence de Sèvres, les 22-23 octobre. Pour autant, l'hypothèse d'un cavalier seul français redevient d'actualité dans les premiers jours de novembre. Une fois les opérations déclenchées, la volonté d'agir au plus vite des Français bute en effet sur la rigidité du calendrier opérationnel, paravent rêvé aux réticences à débarquer d'une bonne partie des Britanniques. Dans ce contexte, le principe d'une action sans eux, mais avec les Israéliens, est d'autant plus facilement envisagé que les Français le mettent déjà en œuvre, via le soutien clandestin que leurs forces apportent à l'offensive de l'Etat hébreux dans le Sinaï. Bref, attaquer sans les Britanniques ne serait qu'une étape de plus sur un chemin où Paris s'est déjà engagé…

Le 2 novembre, au soir, le ministre de la Défense, Bourgès-Maunoury, met à l'ordre du jour « une opération aéroportée en coopération ou en contact avec les Israéliens » et demande à Barjot d'étudier cette option, ce que celui-ci va faire sans tarder[86]. Le lendemain, le chef d'état-major des forces armées israéliennes, le général Moshe Dayan donne son accord. Dans la nuit du 3 au 4 novembre, un nouveau message est adressé personnellement à Barjot, lui enjoignant de procéder à une opération aéroportée « dans la région voisine des têtes de pont israéliennes, sur la rive asiatique du canal, par exemple el-Kantara ou Suez ». Mais, ajoute le télégramme, cette opération ne peut être lancée « que si elle n'entraîne pas de difficultés majeures aux Britanniques ». Tant le chef d'état-major des Forces armées, le général Ély, que le patron de la composante terrestre, le général Beaufre, refusent en effet de se passer des Britanniques. Une opposition qui va finalement avoir raison de cette perspective de cavalier seul.

Parallèlement, une autre possibilité se matérialise néanmoins, en matière de débarquement cette fois[87]. Grâce à une date de mise en route anticipée, et voulue comme telle par Barjot, bien qu'en contradiction avec les consignes britanniques, les convois français arrivent sur zone avec vingt-quatre heures à l'avance. A l'heure où les autorités françaises cherchent par tous les moyens à accélérer la manœuvre, la tentation est grande de passer à l'action sans la Navy. Mais, comme l'écrira plus tard le commandant en chef français, « pour débarquer par mer le 5, il fallait désarticuler le commandement franco-britannique, c'est-à-dire rompre le leadership britannique, au total « casser Mousquetaire »[88]. Dilemme cornélien s'il en est, que Barjot partage avec le commandant de la Force d'intervention navale. « Nous avons parlé longuement de cette éventualité avec l'amiral Lancelot dans la soirée du 3 novembre », soulignera-t-il dans son rapport. « Ce fut pour nous une crise de conscience, car nous nous rendions bien compte qu'il fallait gagner du temps ».

Pourtant, les deux hommes choisissent d'attendre les Britanniques. Parce que, comme le souligne Lancelot, un cavalier seul français consacrerait « la rupture de l'alliance opérationnelle au moment où nous touchons au but », un choix aux conséquences politiques majeures qui va à l'encontre de la ligne suivie par le gouvernement, non sans débats, depuis juillet. Parce que Beaufre, au moins, ne cache pas ses réticences[89]. Enfin, parce que la réalité du rapport de forces ne le permet pas, en particulier sur le plan aéronaval.

Ce facteur n'est pas évoqué explicitement lors de ces journées cruciales de novembre, en l'état actuel de nos connaissances du moins, et celles-ci sont loin d'être définitives... Mais, avec le recul, l'importance du facteur aéronaval ne fera aucun doute aux yeux



Le *Clemenceau* en essai, 1960 (Service historique de la Défense / Département Marine, fond privé Henri Nomy, 143 GG II).

des principales autorités de la Marine de l'époque. A l'heure du bilan quand il faudra comprendre pourquoi la France n'a pu reprendre son autonomie au moment où l'alliance britannique révélait toutes ses limites, l'absence d'une aéronavale moderne apparaîtra comme un élément décisif. « Malheureusement, regrettera Barjot en juillet 1957, il n'y a pas encore de *Clemenceau* et nous n'avons que des porte-avions avec avions à hélice. Par conséquent, la question de l'intervention française autonome qui, sur le plan national, est le gage de notre indépendance, est liée à la possession d'un porte-avions armé d'avions à réaction »[90].

Des propos d'autant plus révélateurs qu'ils ne sont pas tenus publiquement mais, au départ, dans le secret d'un entretien avec la plus haute autorité militaire française, qui ne manque pas d'éléments pour apprécier la pertinence du propos. Un double constat que renforce la présence de cette analyse, pratiquement mot pour mot, dans le rapport remis au ministre de la Défense en mars 1957. « On a souffert, du côté français, de l'absence d'un porte-avions équipé d'avions à réaction », y écrivait Barjot. « Le *Clemenceau*, abandonné en 1951, nous a manqué. Il nous aurait permis, en 1956, de mener une opération «indépendante» »[91].

* * *

Méconnue, l'histoire des forces aéronavales à Suez est pourtant riche d'enseignements. Telle Janus, elle présente un double visage : celui de la modernité, de la puissance et de l'efficacité de la Fleet Air Arm, qui tient le premier rôle dans l'anéantissement de l'aviation égyptienne. Multipliant les innovations techniques, elle est sans doute alors à l'apogée de ses capacités, quelles que soient ses difficultés par ailleurs. A l'inverse, l'Aéronavale offre le visage de l'obsolescence et de la faiblesse : en dépit de la valeur de ses hommes, de leur professionnalisme, ils n'ont pas encore les matériels nécessaires pour jouer dans la même catégorie que leurs camarades de la Navy. La France paie au prix fort cette carence : au moment crucial, le gouvernement est privé d'une pièce maîtresse, ce qui bride fortement son autonomie stratégique.

La question de l'aéronavale n'est certes pas la seule raison de l'échec français lors de cette crise. D'autres lacunes capacitaires sont patentes, que ce soit en matière de systèmes d'information et de commandement ou de soutien logistique[92]. Et l'on ne saurait dissocier longtemps l'analyse des facteurs militaires et politiques, on l'a vu. Mais, dans cette perspective, il est certain que la faiblesse de l'Aéronavale a pesé d'un poids lourd, spécifique et méconnu. La valeur militaire du porte-avions moderne apparaît ici en pleine lumière, qui lui confère une dimension politique singulière.

Cette leçon a pourtant été largement ignorée jusqu'à présent, le souvenir de Suez demeurant en France, particulièrement dans les armées, celui d'un succès militaire combiné à une humiliation politique qui, après le drame indochinois, nourrit le ressentiment auquel la guerre d'Algérie donnera toute sa force[93]. Décentrée, inscrite dans un cadre interallié, et envisagée à l'échelle de l'ensemble des forces aériennes, la question de l'aéronavale bouscule cette vision des choses. La performance nationale en la matière, ses limites structurelles, invitent à une réévaluation à la baisse du succès militaire de la France et à la hausse de ses responsabilités dans le dénouement de la crise. Celui-ci est ainsi loin d'être seulement imputable aux autres, qu'ils soient Britanniques, Américains, Russes ou Égyptiens… En ce domaine comme en d'autres, Suez est un échec qui se nourrit au moins autant des carences françaises.

Notes

[1] Compte-rendu du Conseil supérieur de la Marine, 30 juillet 1957, Service historique de la Défense (S.H.D.), Département de la Marine (D.M.), III BB8 CSM 9. Les recherches menées dans les archives du général Ély, en particulier dans son journal, n'ont pas permis, pour l'instant, de recouper les dires de l'amiral (S.H.D., Département de l'Innovation Technologique et des Entrées par voie Extraordinaire (D.I.T.E.X.), 1 K 233). On peut néanmoins les recevoir comme authentiques compte tenu de la nature de cette réunion, comme des personnes en cause : il aurait été pour le moins dangereux pour Barjot d'affabuler, en particulier au regard de ce qu'il espérait pour la suite de sa carrière…

[2] Le général d'armée Paul Ély était, depuis mars 1956, chef d'état-major général et inspecteur général des Forces armées, à ce titre « plus haute autorité militaire nationale ». L'amiral Henry Nomy avait été nommé en juin 1951 aux fonctions de chef d'état-major général de la Marine et vice-président de son conseil supérieur. Philippe Vial, « Le groupe et le système : les chefs militaires français et la crise de Suez », *in* Martin Alexander, Robert Frank, Georges-Henri Soutou et Philippe Vial dir., *Les Occidentaux et la crise de Suez : une relecture politico-militaire,* actes du colloque organisé à Paris (Ecole militaire) par le Service historique de la Défense, en collaboration avec le Department of International Politics, Aberystwyth, University of Wales, et l'unité mixte de recherche 8138 I.R.I.C.E. (universités de Paris I Panthéon Sorbonne, Paris IV Sorbonne et C.N.R.S.), 16-18 novembre 2006. A paraître en 2010 aux Publications de la Sorbonne.

[3] « Vice-admiral Barjot […] was one of the first to realize the growing importance of aviation in the post-war Navy and to use it to [his] own advantage. He secured command of the Carrier group in 1948, and immediately appointed himself chief exponent of naval aviation in the popular and technical French press ». Captain K. L. Mackintosh, *Annual Report on the French Navy, 1951*, February 1952, p. 32, « 86) Prominent Naval Aviators », National Archives (Kew, United Kingdom), FO/371/ 101 767.

[4] Outre le secrétaire d'État à la Marine, le chef d'état-major général et l'inspecteur général sont membres de droit ; généralement, à l'époque, les préfets maritimes de Brest et Toulon, le commandant de l'Escadre et le commandant en chef Méditerranée sont membres titulaires, soit un total de six officiers généraux, assistés d'un nombre variable d'observateurs (3, ce jour-là) et d'experts (4, *id.*).

[5] Vial, « Le groupe et le système… », *op. cit.*

[6] Ce concept a récemment été remis en valeur par la publication

simultanée de deux ouvrages : Anthony Rowley, *Fabrice d'Almeida,* Et si on refaisait l'histoire ?, Paris, Odile Jacob, 2009, 222 p. ; et, surtout, Eric B. Henriet, *L'uchronie*, Klincksieck, 262 p., déjà auteur de l'ouvrage de référence sur la question : *L'histoire revisitée : Panorama de l'uchronie sous toutes ses formes*, Paris, Les Belles Lettres, 1ère éd., 2000, 2e éd. rev. et augm., 2004, 452 p.

[7] L'aspirant Mathieu Le Hunsec, assistant de recherche à la division études du D.M./S.H.D., ainsi que Charlotte Fain et Thomas Bertrand, étudiants en licence et en mastère d'histoire aux universités de Versailles Saint-Quentin et Paris I Panthéon-Sorbonne, tous deux stagiaires à la division études du D.M./S.H.D., ont participé au recueil et à l'exploitation de la documentation nécessaire à la réalisation de cette étude : qu'ils en soient ici remerciés.

[8] La meilleure synthèse d'ensemble en langue française est constituée des quatre articles de Pierre Razoux, « Suez ou la tentation du tout aérien », *Le fana de l'aviation*, 1ère partie : « Les préparatifs », 1376 (mars 2001), p. 14-26 ; 2e partie : « Kadesh », 1377 (avril 2001), p. 60-73 ; 3e partie : « L'opération Mousquetaire », 1378 (mai 2001), p. 64-75 ; 4e partie : « L'opération Mousquetaire (suite) », 1379 (juin 2001), p. 62-74.

Bénéficiant des ressources documentaires inédites de l'Air Historical Branch (Ministry of Defence, U.K.), en particulier en matière iconographique, les articles de Pierre Razoux sont largement nourris de l'ouvrage de référence en langue anglaise, publié quelques années auparavant (Brian Cull, David Nicolle, Shlomo Aloni, *Wings over Suez: the First Authoritative Account of the Anglo-French Involvement in the Sinai and Suez Wars of 1956,* London, Grub Street, 1996, 352 p. ; on relèvera néanmoins, qu'en dépit de son exhaustivité, cet ouvrage ne dispose que d'un appareil scientifique très insuffisant). Ayant bénéficié du soutien de ses auteurs, en particulier sur le plan documentaire, l'auteur a croisé leur apport avec une exploitation systématique de la bibliographie existant en langue française à l'époque, enrichie de quelques interviews inédites d'anciens acteurs de la crise (entretien de l'auteur avec Pierre Razoux, mai 2009). Une combinaison qui explique que, malgré l'absence d'appareil scientifique, ce travail continue aujourd'hui de faire référence en France.

[9] La source essentielle, côté français, pour l'ensemble des opérations aériennes, est constituée par le rapport du chef du corps expéditionnaire de l'armée de l'Air : *Rapport du général de brigade aérienne Brohon sur la création, l'installation et l'activité du Groupement mixte n°1 à Chypre*, n°281/GM1/OPS/TOUS, 27 novembre 1956, S.H.D./D.M., fond Barjot, 101 GG II 14 (également disponible dans les archives du Département de l'armée de l'Air sous la cote C 2317). Il l'emporte en effet nettement sur le rapport du commandant du Groupe des porte-avions, uniquement centré sur son domaine : contre-amiral Yves Caron, *Rapport d'opérations*, 17 novembre 1956, qui constitue la pièce maîtresse d'un mémoire intitulé « Forces françaises d'Orient – Groupe des porte-avions » comportant quatre annexes et précédé des observations de l'amiral Barjot (S.H.D./D.M., fond Barjot, 101 GG II 14). A la différence du précédent, le rapport Brohon s'inscrit dans une perspective qui se veut globale : il traite ainsi succinctement du rôle de la Fleet Air Arm comme de l'Aéronavale et consacre une annexe détaillée à l'action du Bomber Command. Mais, rédigé à chaud, ce document n'est pas sans limites : le rôle pourtant essentiel des Venoms de la R.A.F., basés à Chypre, est ainsi curieusement oublié. Ses informations demandent donc impérativement à être recoupées par les sources britanniques synthétisées par Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.*, même si l'on ne peut que vivement regretter l'absence de référence précise aux archives utilisées. A l'inverse, le croisement avec les sources françaises permet de confirmer le sérieux de la démarche de ces trois auteurs. Au total, il est néanmoins difficile d'arriver à des chiffres qui se recoupent entièrement, tant en ce qui concerne l'évaluation du potentiel ennemi à la veille des opérations, que celle des pertes qui lui furent infligées par chacune des composantes des forces aériennes alliées (Fleet Air Arm, R.A.F., Aéronavale, armée de l'Air).

[10] Les chiffres retenus ici pour les forces aériennes égyptiennes sont ceux de Razoux, *op. cit.*, 1ère partie : « Les préparatifs », 1376 (mars 2001), p. 25, qui présente le bilan d'ensemble le plus convaincant, parce que le plus détaillé. Ainsi, Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.*, p. 187, s'en tiennent aux seuls avions à réaction. Brohon, *op. cit.*, Annexe IV/1 – « Ordre de bataille égyptien le 31 octobre 1956 », intègre l'ensemble des appareils, mais ne distingue pas entre MiG-15 et MiG-17. Et, à l'inverse de Razoux, aucun ne distingue pour chaque type d'avion entre les appareils opérationnels et ceux qui ne le sont pas.

[11] Les estimations du nombre de MiG concordent à peu de choses près entre Razoux (109, dont 6 MiG-17) et Brohon (110). A l'inverse, Cull, Nicolle, Aloni en recensent 119, tous identifiés comme des MiG-15.

[12] A très peu de choses près, il y a consensus en ce qui concerne le nombre d'Il-28 : 47 pour Brohon, 48 pour Cull, Nicolle, Aloni, et 49 pour Razoux.

[13] Contrairement à ce qui prévalait pour les appareils d'origine soviétique, il y a là une forte divergence entre les différentes sources : Brohon recense 30 Meteor, contre 14 pour Cull, Nicolle, Aloni et 63 pour Razoux. Même différence en ce qui concerne les Vampire : Brohon en identifie 69, contre 44 pour Cull, Nicolle, Aloni et 61 pour Razoux. Au total, les appareils à réaction de fabrication britannique sont 109 pour Brohon, 49 pour Cull, Nicolle, Aloni et 124 pour Razoux.

Une différence qui provient, pour une part, du fait que les chiffres des auteurs britanniques sont ceux des reconnaissances aériennes effectuées le 31 octobre. Ceux que l'on peut déduire du recensement par unité, réalisé par l'attaché de l'Air britannique au Caire fin 1955, correspondent davantage à ceux issus des sources françaises : 24 Meteor opérationnels et 7 en réserve, soit un total de 31 ; 52 Vampire opérationnels et 14 en réserve, soit un total de 66. L'ensemble se monte alors à 109 appareils (Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.*, p. 84).

Au final, il y a concordance générale en ce qui concerne le nombre de Vampire : 69 pour Brohon, 66 pour Cull, Nicolle, Aloni et 61 pour Razoux. Par contre, elle n'est que partielle pour celui des Meteor : 30 pour Brohon, 31 pour Cull, Nicolle, Aloni et 63 pour Razoux. Au total, le nombre d'appareils à réaction de fabrication britannique est cette fois de 109 pour Brohon, 109 pour Cull, Nicolle, Aloni et 124 pour Razoux. Le différentiel n'est alors plus que de quinze avions.

[14] Brohon donne 9 Fury, 16 Spitfire et 5 Lancaster, des chiffres pratiquement identiques à ceux de Razoux, qui recense seulement un Lancaster de plus. Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.*, p. 84 évoquent les Fury et les Lancaster (donnés comme en dépôt), mais pas les Spitfire.

[15] Brohon recense 69 avions de transport, contre 65 pour Razoux ; Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.*, p. 84, n'en admettent que 34, mais n'évoquent pas les appareils basés sur l'aérodrome du Caire International, ni les Il-14 d'Almaza, dont la livraison a du intervenir courant 1956.

[16] Razoux estime que 175 appareils sur 313 sont opérationnels. Cull, Nicolle, Aloni, op. cit., p. 187-188, sont même plus sévères : selon eux, moins de la moitié des appareils à réaction sont dans ce cas. Ils s'appuient sur l'analyse détaillée du lieutenant-colonel Vallet, commandant des appareils de reconnaissance français (RF-84F Thunderflash), basés à Chypre.

[17] Paul Ély (général, c.r.), *Mémoires*, « Suez… le 13 mai », Paris, Plon, 1969, p. 81.

[18] Présentation détaillée en annexe tirée de Brohon, *op. cit.*, IV/5 – « Résultats de l'offensive aérienne contre l'Égypte ». Les chiffres varient selon que l'on s'en tient aux appareils dont la destruction a été homologuée par photographie aérienne ou que l'on considère les résultats revendiqués par les pilotes, qui distinguent entre les appareils détruits et ceux endommagés. Les premières données sont apparemment plus fiables, mais cette règle ne saurait être considérée comme absolue. Ainsi, les vieux bombardiers Lancaster ne sont pas pris en compte dans le premier recensement, alors qu'une photo de reconnaissance aérienne reproduite par Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.*, p. 223 atteste clairement leur destruction. En d'autres termes, le

premier recensement représente un strict minimum et les chiffres fournis par Brohon demandent à être recoupés. Malheureusement, ceux fournis par Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.*, p. 344-345, ne sont pas suffisamment détaillés pour permettre d'établir des comparaisons valables.

[19] Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.*, p. 343.

[20] Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.*, p. 128, offrent une illustration saisissante de la reproduction d'un Vampire factice détruit par les bombardements sur la base d'El-Arish.

[21] « La grande majorité des appareils identifiés comme détruits par les reconnaissances photographiques aériennes l'était réellement ». *Ib.*, p. 343.

[22] Brohon, *op. cit.* Un constat de même type peut être fait à l'échelle de l'ensemble des appareils égyptiens détruits, à partir des chiffres fournis par Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.*, p. 344-345.

[23] Après étude des photographies effectuées par les reconnaissances aériennes, les autorités britanniques ont sensiblement revu à la baisse les chiffres des pertes infligées aux forces aériennes égyptiennes. Alors que le total des avions détruits était initialement de 229 de tout type, le chiffre a été divisé par plus de deux (105), mais « sans que les appareils d'entraînement aient été a priori pris en compte » (*ib.*). Par ailleurs, il n'est plus question des avions présumés détruits et de ceux qui n'ont été qu'endommagés, sans que l'on sache si cette omission est le fait des responsables de l'époque ou de Cull, Nicoll et Aloni. Dans le même ordre d'idée, ces auteurs distinguent seulement les MiG-15 du reste des autres avions lorsqu'ils présentent les évaluations britanniques initiales ; il est donc impossible de faire une comparaison terme à terme avec les données du rapport Brohon, d'autant que les résultats qu'il apporte n'ont, eux, jamais été réappréciés… On le constate, il serait indispensable de refaire un travail de fond sur les sources primaires, tant françaises que britanniques, sans parler des égyptiennes, pour pouvoir approcher plus précisément la réalité effective des dommages infligés aux forces aériennes du Caire.

[24] Brohon, *op. cit.*, « Annexe IV/5 – Résultat de l'offensive aérienne contre l'Égypte ».

[25] Un total qui correspond pratiquement à l'hypothèse haute du rapport Brohon. A l'inverse, le bilan général (85%) est nettement supérieur à celui que l'on peut déduire de ce rapport, comme d'ailleurs à celui tiré de l'évaluation de l'ordre de bataille égyptien au 8 novembre… Or, en dépit de son caractère détaillé, le bilan présenté par Pierre Razoux ne donne pas l'origine de ses informations, ce qui interdit d'aller jusqu'au bout de la comparaison avec celles fournies par Brohon. Razoux, *op. cit.*, 4e partie : « L'opération Mousquetaire (suite) », 1379 (juin 2001), p. 71.

[26] *Ib.* L'auteur précise que « hormis les dix avions abattus par la chasse et la D.C.A. israéliennes, tous les autres furent détruits ou endommagés au sol » .

[27] « We are going to be in a state of war with Israel for years, and we shall need all pilots we can get. Planes can be replaced overnight, but it takes years to train a pilot ». Cité par Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.*, p. 232.

[28] Au dire du lieutenant-colonel Vallet, commandant des appareils de reconnaissance français basés à Chypre, si la D.C.A. légère était abondante, il y avait très peu de pièces de gros calibre. Pire, il n'y avait pratiquement aucune liaison entre ces dernières et les radars. Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.*, p. 188.

[29] Ses résultats « ont été plutôt moyens dans l'ensemble. En particulier si on les compare à ceux obtenus par les F-84F dans le cadre de la mission générale de neutralisation de l'aviation adverse, il n'est pas exagéré de conclure que l'emploi du Bomber Command s'est soldé par un échec ». Brohon, *op. cit.*, « Annexe VII – Les opérations du Bomber Command ». Le commandant du Groupement mixte n°1 avait servi dans les rangs du Bomber Command à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Jérôme de Lespinois, « Le général Brohon et la coopération franco-britannique : une intégration réussie », *in* Alexander, Frank, Soutou et Vial dir., *op. cit.*

[30] Razoux, *op. cit.*, 3e partie : « L'opération Mousquetaire », 1378 (mai 2001), p. 69. *Cf.* aussi, *ib.*, p. 73.

[31] Analyse détaillée chez Brohon, *ib.* A compléter par Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.*, en particulier p. 185-197.

[32] Un seul bombardier a été détruit et trois endommagés, sur un total d'une vingtaine. Razoux, *op. cit.*, p. 73.

[33] A la différence de celle de l'armée de l'Air (*cf. infra*), l'action de l'Aéronavale à Suez n'a pas spécifiquement retenu l'attention des historiens, si l'on excepte les développements qui lui sont consacrés dans des études plus générales : Philippe Vial, « Á l'épreuve des faits. La participation de la Marine à la crise de Suez », *in* Maurice Vaïsse *e.a.* dir., *La France et l'opération de Suez de 1956*, Paris, A.D.D.I.M., 1997, p. 188, p. 192-193 et, surtout, Philippe Masson, *La crise de Suez (novembre 1956 - avril 1957)*, Marine nationale, Etat-Major général, Service historique, 1966, 272 p.

On se tournera donc, en premier lieu, vers la série d'articles publiée par Claude Morin, « 1956 : l'Aéronautique navale à Suez », *Le fanatique de l'aviation*, 251, octobre 1990, p.6-14 ; 252, novembre 1990, p.34-41 ; 253, novembre 1990, p.32-39. Dépourvus d'appareil scientifique, bien qu'établis à partir de nombreuses interviews et d'archives privées, ces articles offrent jusqu'à maintenant le récit le plus détaillé sur le sujet, servi par une riche iconographie. Un constat qui, *mutatis mutandis*, vaut pour les monographies consacrées aux porte-avions engagés durant la crise ou aux appareils qu'ils embarquaient : René Bail et Jean Moulin, *Le porte-avions* Arromanches, ex-Colossus *: 1942-1978 (Vie des navires)*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1983, p. 63 ; Jean Moulin, *Les porte-avions* Dixmude *et* Arromanches, Nantes, Marines Éditions, 1998, p. 178-187 ; Jean Moulin, *Les porte-avions* La Fayette *&* Bois-Belleau, Nantes, Marines Éditions, 2000, p. 67-74 ; René Bail, *La légende des Corsair*, Ed. Larivière, coll. « Docavia », 2005, p. 150-185. Pour une vision élargie, on se reportera à Jean Moulin, *L'Aéronavale française : les avions embarqués*, Marines Éditions, 2006, 93 p., et surtout à Roger Verken (vice-amiral, c.r.), *Histoire succincte de l'aéronautique navale, 1910-1998*, Ardhan (Association pour la recherche de documentation sur l'histoire de l'aéronautique navale), 2e éd. rev. et augm, 1998, 207 p. Un travail qui permet de rappeler l'importance des témoignages apportés par les anciens de l'Aéronavale, dont on trouvera plusieurs exemples chez Vaïsse, *op. cit.*, p. 205-214. (amiraux Marcel Duval, René Lasserre et Guirec Doniol - dont le texte est reproduit dans cette publication -, mais aussi dans les archives orales conservées par le Département de la Marine du Service historique de la Défense - amiral Caron, en particulier).

[34] Ce qui, évidemment, n'est pas exclusif d'autres missions. Durant toute l'opération Mousquetaire, elle assume pour l'ensemble du groupe porte-avions allié la veille anti-sous-marine de jour, la lutte contre les forces navales ennemies de surface et l'identification des navires inconnus. Carter, *Crises do happen…*, *op. cit.*, p. 36.

[35] « The Corsair proved, with its mixed armament load of bombs and rockets, strikingly effective ». Cité par Carter, *op. cit.*, p. 37.

[36] Depuis le trentième anniversaire de la crise, le Service historique de l'armée de l'Air – devenu Département de l'armée de l'Air du Service historique de la Défense en 2005 – a régulièrement consacré des travaux à la crise de Suez : général (c.r.) Lucien Robineau « Les porte-à-faux de l'affaire de Suez », *Revue historique des Armées,* décembre 1986, p. 41-50 ; Patrick Facon, « L'armée de l'Air et l'affaire de Suez », *ib.*, p. 30-40 ; *Id.*, « Suez et l'emploi de la puissance aérienne », *in* Maurice Vaïsse dir., *La France et l'opération de Suez de 1956,* Paris, Editions A.D.D.I.M., 1997, p. 227-237 (texte) et p. 257-258 (notes) – reprend largement le texte précédent ; *id.*, « L'armée de l'Air et les enseignements de la crise de Suez », *in* Alexander, Frank, Soutou et Vial dir., *op. cit.* ; Marie-Catherine Dubreil-Villatoux et Françoise de Ruffray, « Suez : des aviateurs témoignent », *Revue historique des Armées,* 2 (1997), p. 65-79.

[37] Son détail s'établit comme suit : 19 appareils détruits (dont 15 MiG), 12 probablement détruits (dont 10 MiG) et 11 endommagés (dont 8 MiG) : Brohon, *op. cit.*, « Annexe IV/6 – Résultats

homologués par l'aviation de combat française », mais qui curieusement ne distingue pas entre les MiG et les autres ; cette information est fournie seulement par Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.,* p. 344, qui l'ont obtenue du Service historique de l'armée de l'Air.

[38] 10 Il-28 ont été détruits et 8 endommagés : Razoux, *op. cit.,* 4[e] partie : « L'opération Mousquetaire (suite) », 1379 (juin 2001), p. 65. Le rapport Brohon se limite à évoquer la seule destruction des Il-28, sans entrer dans le détail et sans aller plus loin. Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.,* semblent curieusement muets sur cet épisode.

[39] Au regard du potentiel aérien égyptien tel qu'évalué par le rapport Brohon. A noter que ce total pourrait être bonifié si, parmi le restant des appareils détruits à Louxor, figuraient des avions à réaction autres que les Il-28. Mais aucun des archives ou des travaux consultés ne précise ce point.

[40] Celui rédigé par Brohon n'est pas isolé. Emporté par son souci de défendre le bilan des forces françaises - qui est aussi le sien… - Barjot va largement reprendre les conclusions de son subordonné, quatre mois plus tard, dans son propre rapport : *Rapport au ministre sur les opérations du Moyen-Orient* du 29 mai 1957, fascicule I, chapitre 5 : « Les opérations navales et aéronavales », p. 71-77 ; fascicule III, chapitre 13 : « Le rôle des forces françaises » p. 1-3 (S.H.D./D.M., fond Barjot, 101 GG II 14). Il y avoue d'ailleurs que « le bilan des opérations aériennes britanniques n'a pas été porté à ma connaissance », ce qui est partiellement erroné, puisque celui du Bomber Command comme de la Fleet Air Arme figurent dans le rapport Brohon… Pour autant, Barjot souligne avec force le rôle déterminant des porte-avions et insiste sur la manière dont les carences françaises en la matière ont pénalisé l'action nationale : fascicule III, chapitre 13, *op. cit.*, p. 3-5 et chapitre 22 : « Recommandations », p. 71.

[41] Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.,* p. 344. Les chiffres fournis par ces auteurs sont issus de l'exploitation des rapports officiels britanniques.

[42] Précisons que, compte tenu du fait que le raid sur Louxor n'a été que ponctuel, il ne pouvait être question d'intégrer cet épisode dans ce calcul sous peine de fausser de plusieurs manières la comparaison.

[43] Ainsi, le total des MiG détruits (80) ou endommagés (53) est supérieur à celui des appareils en lice (environ 110)… Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.,* p. 344 reconnaissent que les estimations initiales ont été surévaluées, mais n'en donnent le correctif de manière trop incomplète pour que l'on puisse en tirer une nouvelle version du bilan.

[44] Brohon, *op. cit.*, « Annexe IV – Opérations Chasse. 4. Conclusions, 4.3 ». La formule est reprise pratiquement mot pour mot dans le dernier paragraphe de l'« Annexe VIII – Opérations de l'aviation embarquée » : « L'Aéronavale franco-britannique a pris une part importante à la bataille ».

[45] Elle figurent dans le deuxième tableau accompagnant l'annexe VIII, et intitulé : « Activité de l'aviation navale britannique ».

[46] En l'état actuel des informations, il n'est pas possible d'engager une comparaison qualitative des résultats, le rapport Brohon ne distinguant pas entre les différents types d'appareils pour ce qui est des pertes infligées à l'aviation égyptienne.

[47] Brohon, *op. cit.,* « Annexe IV – Opérations chasse », p. 3 ; Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.,* p. 200. Razoux, *op. cit.,* 2[e] partie : « L'opération Mousquetaire », 1378 (mai 2001), p. 70, est le seul à insister sur le caractère déterminant du rayon d'action dans cette répartition des rôles.

[48] Brohon, *op. cit.,* « Annexe IV/1 – Ordre de bataille égyptien le 31 octobre 1956 ».

[49] Razoux, *op. cit.,* 4[e] partie : « L'opération Mousquetaire (suite) », 1379 (juin 2001), p. 72.

[50] Alexandre Sheldon-Duplaix, *Histoire mondiale des porte-avions des origines à nos jours*, Paris, E.T.A.I., 2006, p. 108-116.

[51] « The French Naval Air Arm is at present the least satisfactory part of the active fleet ». Captain G.T. Lambert, *Annual Report on the French Navy*, *1955*, 21[st] December 1955, p. 11, « 9) Aéronavale », National Archives (Kew, United Kingdom), FO/371/ 124 467.

[52] « The present malaise which has affected not only the quality of the Naval Air Arm but also its quantity which is considerably below N.A.T.O. requirements ». *Ib.*

[53] Sheldon, *op. cit.*, p. 109-110.

[54] Entre 1953 et 1956, six porte-avions sont ainsi ferraillés… : *ib.*, p. 113. Pour une analyse détaillée, *cf.* Eric Grove, *Vanguard to Trident. British Naval Policy since World War II*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1987, p. 102-103, 106, 110-112 et 114.

[55] Deux autres porte-avions sont dans ce cas : le *sister-ship* de l'*Eagle*, l'*Ark Royal*, et celui de l'*Albion* et du *Bulwark,* le *Centaur*. *Cf.*, en annexe, le tableau intitulé « Caractéristiques comparées des porte-avions britanniques et français engagés lors de la crise Suez ».

[56] Les catapultes hydrauliques des HMS *Eagle*, *Albion* et *Bulwark* souffraient d'un problème de fiabilité. « Si les opérations avaient continué, cette faiblesse aurait pu sérieusement fragiliser le soutien apporté par la Fleet Air Arm. De fait, l'*Eagle* dut se replier sur Malte [à l'issue du 6 novembre] après que sa dernière catapulte ait lâché, quand celles de l'*Albion* et du *Bulwark* présentaient des signes de faiblesse croissants ». Dans son rapport, Power parlera de ces catapultes comme d'un « talon d'Achille », qui lui causèrent la préoccupation la plus grave. (Geoffrey Carter, *Crises do happen. The Royal Navy and Operation Musketeer, Suez 1956*, Liskeard (Cornwall), Maritime Books, 2006, p. 97). On soulignera cependant, avec Carter, que ces catapultes furent employées à un rythme plus que soutenu : au moment où elle devint inutilisable, la dernière catapulte du *Eagle* avait été mise en œuvre 621 fois depuis le début des opérations, la plupart du temps au profit d'avions à réaction emportant leur maximum de combustible et de munitions. A l'instar des équipages, qui terminèrent cette semaine d'opération épuisés, les matériels avaient atteint leurs limites. *Ib.*, mais aussi Carter, p. 30 et 35.

[57] Grove, *op. cit.*, p. 197.

[58] Pour plus de commodité, les chiffres des porte-avions français ont été arrondis à leur valeur supérieure. On trouvera une présentation complète dans le tableau en annexe intitulé « Caractéristiques comparées des porte-avions britanniques et français engagés lors de la crise Suez ».

[59] Récit détaillé chez Carter, *op. cit.*, p. 41-51.

[60] Le schéma figurant en annexe, intitulé « Importance respective des porte-aéronefs britanniques et français à Suez : comparaison de leur déplacement en pleine charge », offre un bon résumé de ce déséquilibre. Le rapport est pratiquement de 1 à 5, à l'avantage de la Navy !!

[61] Carter, *op. cit.*, p. 16-17. L'état signalétique des services de cet officier est consultable sur Internet, sur le site « WWII unit histories and officers », rubrique « Royal Navy (RN) Officers 1939-1945 », section « Power, [Sir] Manley Laurence » : http: //www.unithistories.com/officers/RN_officersP2.html (consulté le 14 juillet 2009).

[62] Il est ensuite commandant de l'aéronautique navale au Maroc (septembre 1943-décembre 1944), directeur du service du matériel de l'aéronautique navale (décembre 1944-mars 1945), puis commandant du vieux porte-avions *Dixmude* (mars 1945-juin 1946). Présentation du témoignage du vice-amiral Yves Caron (21 GG[9] 1) *in* Jean de Préneuf *et alii*, *Inventaire semi-analytique des archives orales*, Sous-série GG[9,] tome 2, Service historique de la Défense / Département de la Marine, à paraître en 2009.

[63] La guerre le trouve au sein de l'état-major du commandant en chef en Méditerranée, à Malte, où il sert dans la division « opérations » jusque début 1941. Il retrouve ce théâtre en septembre 1942, avec une affectation similaire, mais au sein de l'état-major du commandant de la force navale britannique constituée en vue du débarquement en Algérie. En janvier 1943, il est nommé à la division « plans » du commandant en chef de la Royal Navy en Méditerranée, à Alger. Un an plus tard, il devient l'adjoint du chef de cette division. *Ib.*

[64] *D'un déplacement de plus de 13 000 t., le Haguro pouvait pousser*

jusqu'à 36 nœuds et était armé en principal de dix pièces de 203 mm. *La 26e flottille était constituée de cinq destroyers de classe S, dont la vitesse maximum était également de 36 nœuds, mais qui ne faisaient chacun que 1700 t. de déplacement. De même, leur armement principal était constitué seulement, pour l'essentiel, de quatre canons de 120 mm et, surtout, de huit tubes lance-torpilles. Dans le cadre de l'opération Dukedom, Power reçut l'ordre d'attaquer la force navale japonaise qui devait quitter Singapour le 10 mai. Constituée du Haguro, accompagné d'un destroyer, elle fut repérée par une reconnaissance aérienne et la 26e flottille envoyée à sa poursuite. Les navires japonais furent rejoints dans la nuit du 15 au 16 et engagés peu après minuit. Le Saumarez, sur lequel Power avait sa marque, joua un rôle majeur dans l'assaut. Le croiseur japonais succomba sous l'effet conjugué de plusieurs torpilles, tandis que son destroyer d'escorte parvenait à s'enfuir. Stephen W. Roskill, White Ensign, the British Navy At War, 1939-1945, United States Naval Institute, 1960, p. 437.*

On relèvera que la bataille du détroit de Malacca est, en outre, restée comme le dernier affrontement au canon, jusqu'à l'affrontement entre le *Kersaint* et le *Ibrahim el-Awal*, devant Haïfa, dans la nuit du 30 au 31 octobre 1956. Encore faut-il noter que, contrairement au *Haguro*, le *Ibrahim el-Awal* ne fut pas coulé. Après avoir été désemparé par les efforts successifs de l'escorteur français et des forces aériennes et navales israéliennes, il fut remorqué jusqu'à Haïfa. Vial, « Á l'épreuve des faits… », *op. cit.*, *p. 190.*

[65] They « have proved that the training of the aircrew, the aircraft and the carriers themselves are capable of achieving all and more than could be asked of them in a limited war of this description ». Cité par Carter, *op. cit.*, p. 39.

[66] « Vice-admiral Power had been notorious in the Navy for writing down the quality of service of officiers, and had frequently been accused of expecting an unattainably high standard. When he was my Chief of Staff I used to have to amend his reports of my staff officers since I had a higher opinion of them than he had expressed. I could therefore scarcely believe my eyes when I read this paean of praise, but then no carrier force in history that I have heard of has finished a week's continuous operating at maximum rate with a serviceability of 99% and I doubt if any other Navy or Air Force could equal this… ». *Ib.*, p. 39.

[67] *Cf.*, en particulier, Carter, *op. cit.*, p. 17-39, qui fournit l'analyse la plus récente et la plus détaillée.

[68] Pierre Barjot (amiral), « Les opérations de Suez en 1956 et la Marine », *Revue maritime*, janvier 1959, p. 35-36.

[69] Brohon, *op. cit.* Un résultat acquis « sans aucune aide locale », souligne ce dernier, « dans des conditions très difficiles et souvent rebutantes ». Ce qui a sans doute également contribué à allonger un peu plus les délais, en dépit du satisfecit que s'octroie le commandant du G.M. n°1, qui préfère insister sur la rapidité de cette installation…

[70] Facon, « L'armée de l'Air et la crise de Suez », *op. cit.*, p. 36. *Cf.* aussi Barjot, « Les opérations de Suez en 1956… », *op. cit.*

[71] Brohon, *op. cit.*, « Annexe IV – Opérations chasse », p. 8.

[72] Barjot, *op. cit.*, Fascicule 2 (1), p. 12.

[73] *Ib.*, p. 19.

[74] *Ib.*, p. 17.

[75] *Ib.*, p. 12-13.

[76] Caron, *Rapport d'opérations, op. cit.*, p. 11.

[77] Notes manuscrites de l'amiral Nomy à propos de l'affaire de Suez et de ses leçons sur le plan militaire, sans date mais vraisemblablement de la fin des années cinquante, voire du printemps 1957, S.H.D. / D.M., fond Nomy, GG II 184.

[78] Barjot, « Les opérations de Suez… », *op. cit.*

[79] Razoux, *op. cit.,* 4e partie : « L'opération Mousquetaire (suite) », 1379 (juin 2001), p. 71.

[80] Barjot, *Rapport au min..., op. cit,* fascicule III, chapitre 13, *op. cit.,* p. 3.

[81] Brohon, *op. cit.*, « Annexe IV – Opérations chasse », p. 6.

[82] Brohon, *op. cit.*, « Annexe IV – Opérations chasse », p. 3.

[83] Razoux, *op. cit.,* 1ère partie : « Les préparatifs », 1376 (mars 2001), p. 20.

[84] Razoux, *op. cit.,* 3e partie : « L'opération Mousquetaire », 1378 (mai 2001), p. 71, et 4e partie : « L'opération Mousquetaire (suite) », 1379 (juin 2001), p. 65.

[85] Analyse détaillée *in* Vial, « Le groupe et le système… », *in* Alexander, Frank, Soutou et Vial dir., *op. cit.* Pour une analyse d'ensemble des relations franco-israéliennes, *cf.* Motti Golani, *La guerre du Sinaï, 1955-1956*, Ed. du Rocher, 2000, 342 p.

[86] Barjot, *op. cit.,* fascicule III, chapitre 18 : « Un échange dramatique de télégrammes entre Paris et Chypre du 1er au 4 novembre », spécialement p. 42-47.

[87] Jean de Préneuf et Philippe Vial, « L'envers du décor : la coopération franco-britannique lors de la crise de Suez vue par les marins français », *in* Alexander, Frank, Soutou et Vial dir., *op. cit.*

[88] Barjot, *op. cit,* fascicule III, chapitre 16 : « Comment les Français pouvaient-ils débarquer seuls le 5 novembre ? », spécialement p. 35.

[89] « Does Beaufre agree ? », aurait demandé Keightley à Barjot (*ib.*). Celui-ci ne donne pas la réponse, mais la lecture des mémoires du général (André Beaufre (général, c.r.), *L'expédition de Suez,* Paris, Grasset, 1967, en particulier p. 123-124) ne laisse guère de doute quant à son refus de tout cavalier seul français.

[90] Compte-rendu du Conseil supérieur de la Marine, 30 juillet 1957, *op. cit.*

[91] Barjot, *op. cit,* fascicule III, chapitre 13, *op. cit.*, p. 3.

[92] *Cf.* par exemple Nghia Nguyen, « Les limites d'une impasse : la logistique navale française durant la crise de Suez », *in* Alexander, Frank, Soutou et Vial dir., *op. cit.*

[93] Une vision qui n'est évidemment pas exclusive d'autres, en particulier de celle qui voit dans la décision même d'intervenir l'alpha et l'oméga de l'échec final.

[94] Rappel : défini en 1921, au terme de la conférence éponyme, le « déplacement Washington » ou « d.w. » correspond au déplacement du navire sans combustible, ni munitions, et se distingue donc de la « pleine charge » (pc).

Caractéristiques comparées des porte-avions britanniques et français engagés lors de la crise Suez[94]

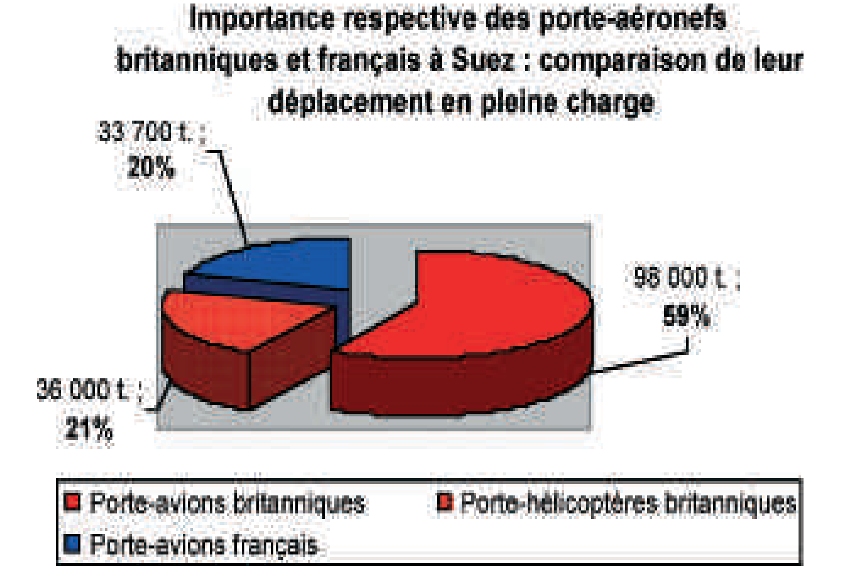
	ALBION	*BULWARK*	*EAGLE*	*OCEAN*	*THESEUS*	*ARROMANCHES*	*LA FAYETTE*	*CLÉMENCEAU*
	PA léger, classe *Centaur*		PA d'escadre, classe *Audacious*	PA léger, classe *Colossus*			PA léger, classe *Independance*	PA léger, classe *Clemenceau*
Début construction	Mars 1944	Mai 1945	Oct. 1942	Nov. 1942	Janvier. 1943	Juin 1942	Avr. 1942	Nov. 1955
Lancement	6 mai 1947	22 juin 1948	19 mars 1946	8 juillet 1944	6 juillet 1944	30 septembre 1943	22 mai 1943	21 décembre 1957
Admission au service actif	Mai 1954	Oct. 1954	Mars 1952	Juil. 1945	Janv. 1946	Déc. 1944	Août 1943	Novembre 1961
Tonnage	20 330 tw 26 000 pc	20 330 tw 26 000 pc	36 800 tw 46 000 pc	13 550 tw 18000 pc	13 550 tw 18000 pc.	14 000 tw 17 900 pc	11 000 tw 15 800 tpc	22 000 tw 31 000 pc
Longueur	227 m	227 m	263 m	211	211	211 m	186 m	258 m
Largeur	37 m	37 m	37 m	24,5 m	24,5 m	24,50 m	32 m	29,30 m
Déplacement	8,5 m	8,5 m	11 m	7,15 m	7,2 m	7,15 m	7,20 m	7,5 m
Vitesse	29 nœuds	29 nœuds	32 nœuds	25 nœuds	25 nœuds	25 nœuds	32 nœuds	32 nœuds
Autonomie (en miles nautiques)	6000 miles à 20 nœuds	7000 miles à 18 nœuds	7000 miles à 18 noeuds	12000 miles à 14 nœuds 6 200 miles à 23 nœuds	12000 miles à 14 nœuds 6 200 miles à 23 nœuds	12 000 miles à 14 nœuds 6 200 miles à 23 nœuds	11 000 miles à 15 nœuds 5 800 miles à 25 nœuds	7 500 miles à 18 nœuds 4 800 miles à 24 nœuds
Equipage	1 390	1 390	1 630 paix 2 210 guerre	1 075 paix 1 340 guerre	1 075 paix 1 340 guerre	1020 en moyenne	1400 paix 1569 guerre	2239
Type pal d'appareils	Av. à réaction	Av. à réaction	Av. à réaction	Hélicoptères	Hélicoptères	Av. à hélice	Av. à hélice	Av. à réaction

Résultats de l'offensive aérienne franco-britannique contre l'Égypte selon le rapport Brohon

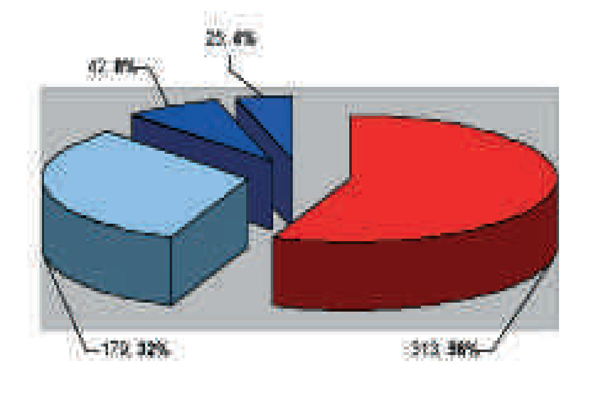
FORCES AÉRIENNES ÉGYPTIENNES	Total flotte au 31/10/56	Avions détruits homologués par photographie aérienne	Avions détruits selon rapports des pilotes	Avions endommagés selon rapports des pilotes	Total avions détruits ou endommagés selon pilotes	Avions détruits par ISRAEL	Ordre de bataille au 8/11/56 par l'étude de photos aériennes
MIG 15	110	87	75	42	117		10
IL 28	49	20	31	8	39		16
SOUS-TOTAL 1	**159**	**107**	**106**	**50**	**156**		
METEORS	30	9	6	4	10		4
VAMPIRES	69	17	18	12	30		14
SOUS-TOTAL 2	**109**	**26**	**24**	**16**	**40**		
FURY	9		3	5	8		
SPITFIRE	16		1	3	4		6
LANCASTER	5		5		5		
SOUS-TOTAL 3	**30**	**0**	**9**	**8**	**17**		
TOTAL COMBAT	**298**	**133**	**139**	**74**	**213**		
ENTRAINEMENT	**178**	27	49	44	93		30
TRANSPORTS	**65**	2	4	14	18		31
MONOMOTEURS	**0**	36					22
NON IDENTIFIES	**0**	28	1		1		
TOTAL		**93**	**54**	**58**	109		
TOTAL GÉNÉRAL	**531**	**226**	**193**	**132**	**322**	**40**	**133**

Source : Brohon, *op. cit.*, « Annexe IV/5 – Résultats de l'offensive aérienne contre l'Égypte »

Sources : Henri et Jérôme Le Masson, *Les flottes de combat 1956*, Paris, Editions maritimes et coloniales, 1955-1956, p. 5-6, p. 77 et p. 81-82 ; Henri Le Masson, *Les flottes de combat 1962*, Paris, Editions maritimes et coloniales, 1961-1962, p. 5.



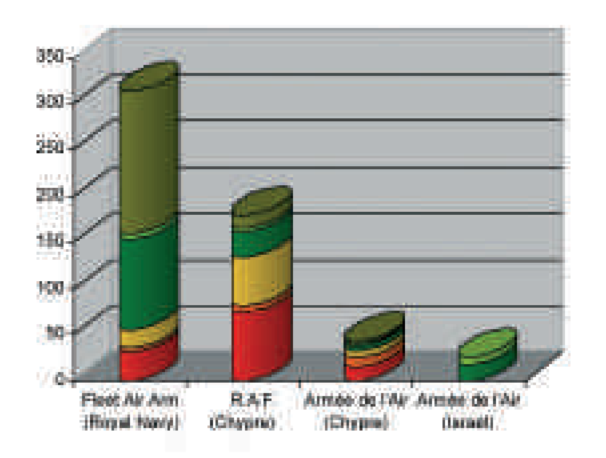
Origine revendiquée des pertes infligées aux forces aériennes égyptiennes (vue d'ensemble)

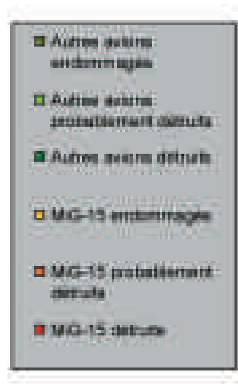




Sources : Cull, Nicolle, Aloni, *op. cit.,* p. 344-345, complété par le rapport Brohon pour Louxor. Les chiffres sont ceux fournis par les différentes composantes des forces aériennes alliées. Pour être significative, cette approche comparative reste donc fortement limitée par les imprécisions structurelles du bilan des pertes égyptiennes, telles qu'elles ont été analysées plus haut. Ainsi, le total des MiG détruits (80) ou endommagés (53) revendiqué par la R.A.F. est-il supérieur à celui des appareils en lice (environ 110), alors même que les destructions infligées par la Fleet Air Arm et l'armée de l'Air ne sont pas comptabilisées…

Origine revendiquée des pertes infligées aux forces aériennes égyptiennes (détail)







L'aéronautique navale dans les opérations du Kosovo (janvier-juin 1999)

Michel Bez - *Appontage de nuit*

Amiral (2S) Alain Coldefy
Ancien major général des armées

Monsieur le Député, chers camarades, je vais vous parler de la campagne du Kosovo. Je vais en parler de façon décontractée, car j'ai un peu tout oublié. Comme source d'information, il y a *Air & cosmos* du 6 juillet 1999, le rapport Boucheron de début juillet 1999, un article que j'avais écrit pour la revue des anciens élèves de l'École navale, *La Baille*, et le site de l'OTAN. Pour le reste, j'ai confié au Service historique des armées mes commentaires… flatteurs pour mes chefs et impitoyables envers mes subordonnés ! La Marine n'a pas trouvé le temps, dans mon emploi du temps, de me faire plancher sur ces sujets depuis plus de dix ans ; je remercie donc l'amiral François de Lastic de l'occasion qui m'est offerte aujourd'hui.

Un petit mot sur le Kosovo. Le contexte politique, on le connaît. Il s'agissait de contraindre Milosevic à respecter les accords de Rambouillet, signés fin 1998, après une période de pressions où des porte-avions américains et français avaient déjà été déployés. En janvier 1999 ont lieu des exactions, lesquelles entraînent le déclenchement de l'opération *Allied Force* qui se traduira par 78 jours de bombardements aériens. Début juin 1999, la République fédérale de Yougoslavie accepte l'ultimatum de la communauté internationale. Depuis, la suite restait à écrire, et elle s'écrit doucement, puisque l'on va réduire, de 15 000 à 20 000, les 60 000 soldats qui avaient été déployés en juin 1999. Il faut encore laisser du temps au temps. Je vous propose donc de revenir sur les évènements marquants et d'en tirer des enseignements.

D'abord, le déploiement du porte-avions. Comme de très nombreuses fois dans le passé - pour mémoire, je commandais le *Clemenceau* lors de la première opération de l'OTAN *Deny Flight* en 1993 -, le pouvoir politique a, tout naturellement, décidé de déployer le groupe aéronaval. Il l'a été avec une force qui comprenait des bâtiments britanniques. Nous étions quelques semaines après les accords de Saint-Malo et, de ce fait, j'étais le premier à mettre en œuvre cette nouvelle politique qui conduisait à placer sous commandement tactique alterné les forces françaises et britanniques. C'est donc nous,

Français, qui avons commandé en premier ; c'était très intéressant. En matière d'aviation de bombardement à proprement parler, c'est la flottille 11F qui était embarquée sur le *Foch* et qui a finalement réalisé un tiers des frappes françaises, c'est-à-dire l'équivalent de la moitié des frappes effectuées par l'armée de l'air, ce qui est remarquable. Plus précisément, le porte-avions a joué toute la gamme des missions qu'il peut exécuter, à savoir : la puissance amicale en temps de paix, puisqu'il est allé à Trieste ; la menace ostensible en temps de crise ; et, bien sûr, la force pure et dure lorsqu'il fallait « cogner » pour mettre un terme aux débordements. J'observe que, en Afghanistan, on a souvent brocardé le bateau qui, « du cocktail à la bombe », possède toute la panoplie des éléments de pression et de coercition. Et bien, le « *show-off force* », ce passage à basse altitude destiné à intimider, effrayer et dissuader, rentre maintenant dans les modes d'action courants utilisés dans les situations de crise que connaissent nos camarades déployés là-bas.

Je reviens sur le fait que l'aéronavale a assuré le tiers des frappes françaises. Cela a amené de façon assez naturelle à progressivement prendre en compte dans le premier travail de réflexion interne, en 2005, puis dans le Livre blanc, en 2008, le format global de l'aviation de combat dont dispose la France, c'est-à-dire à additionner les forces de l'armée de l'air, qui représentent les forces principales, bien sûr, et les forces de l'aéronautique navale. On omet souvent de rappeler une caractéristique importante de l'aviation embarquée de l'aéronautique navale : c'est une aviation duale, qui opère de terre comme de mer. Trois premiers enseignements découlent donc, à mon sens, de l'intervention sur le théâtre des Balkans.

Le premier se rapporte à l'éloignement du théâtre d'intervention. À une époque, il était de bon ton de dire qu'on n'opérait plus qu'en Méditerranée et que nous pouvions aller partout à partir des bases de métropole. Il se trouve que nous avons opéré tout près et que la pratique, ainsi que les débats qui ont eu lieu ensuite devant les commissions parlementaires de l'Assemblée nationale et du Sénat et auxquels j'ai pris part, ont bien montré la pertinence de l'outil constitué par l'aviation basée en mer. L'éloignement du théâtre d'intervention n'était donc plus un élément déterminant dans le choix des moyens. J'observe que, en matière de capacité de projection, on est maintenant passé de 5 000 à 8 000 kilomètres dans le Livre blanc et je suppose qu'il est plus économique et efficace de faire les 3 000 kilomètres supplémentaires par voie de mer.

Le deuxième enseignement, c'est la rapidité. J'ai été frappé par les propos de quelqu'un qui disait tout à l'heure : « *On va plus vite en avion qu'en porte-avions* ». J'espère bien ! Mais maintenant que nous avons tous des *Rafale*, partir de Landivisiau ou de Saint-Dizier pour aller à N'Djamena, quelle est la différence ? La différence, c'est le train logistique qui vient en soutien derrière. Pour le coup, la rapidité est la même ; j'insiste, c'est la même… à partir du moment où l'on a les mêmes avions. Auparavant, la comparaison était plus difficile.

Le troisième enseignement, c'est la sûreté du dispositif aérien. Au premier coup de feu à N'Djamena, nous avons dégagé nos avions basés à Libreville, et c'était intelligent. J'imagine que, aujourd'hui, après le décès du président Omar Bongo, nous n'allons peut-être pas les remettre à Libreville, malgré la réelle capacité de nos camarades du 6ème bataillon d'infanterie de marine (BIMA) à protéger l'aéroport. Et il serait peut-être plus malin de les desserrer de quelques nautiques au large. Je dis cela parce que, pendant la guerre du Viêtnam, les Américains ont perdu plus de 100 avions sur des bases situées hors du Viêtnam, dans des pays amis, uniquement à cause de sabotages. Naturellement, ce type de problème ne se pose pas partout, mais c'est un élément important qui a d'ailleurs été pris en compte lorsque nous avons étudié le déploiement de bases aériennes à proximité de l'Afghanistan. Il se trouve que j'ai fait chou blanc avec le directeur politique du Quai d'Orsay quand nous sommes allés négocier la base aérienne de Termez à Tachkent (avec une lettre pour le président ouzbek et une autre pour le ministre de la défense). Le projet s'est heurté à une fin de non-recevoir, d'abord parce que les coûts financiers étaient exorbitants ? Mais aussi parce que le coût politique était à l'avenant ; c'est pour cela que nous sommes allés un peu plus loin[1]. Mais la protection a, à chaque fois, été prise en compte dans le dispositif. Termez[2], cela n'aurait pas été mal, car il n'y avait pas trop à se protéger. Voilà ma première série d'observations.

Une deuxième série de remarques va maintenant porter sur le déroulement des opérations aériennes et sur la place du groupe aéronaval. Je ne jugerai toutefois pas de l'adéquation de la campagne elle-même aux objectifs politiques recherchés. Je regarderai simplement les chiffres qui sont significatifs et qui, même quelques années plus tard, ont encore du sens. Les moyens aériens ont cru et l'OTAN a terminé avec près d'un millier d'avions, dont 720 pour les États-Unis d'Amérique et un petit peu moins de 90 pour la France puisque, après le porte-avions, c'est bien sûr l'armée de l'air qui a fourni tout l'effort, et c'est normal puisqu'elle constitue la majeure partie de la composante aérienne. Pour mémoire, les moyens français correspondaient à peu près au groupe aérien embarqué sur le porte-avions américain *Theodore Roosevelt*. Nous avons donc fait pas mal de missions, y compris pas mal de missions de combat, et c'est très bien. Simplement, un mot sur la possibilité de gradation offerte au pouvoir politique.

L'intérêt du porte-avions est que nous disposions, si je me souviens bien, de vingt-trois ou vingt-quatre *Super-Étendard* à bord. Au début, on en a mis douze « au pot » puis, après un coup de fil de Paris, on en a mis quatorze. Ensuite, on en a mis seize en ligne. Mais à vingt-deux, on a craqué parce qu'il n'y en avait plus de disponibles. Ce que je veux dire, c'est qu'on n'a pas besoin de déployer d'avions supplémentaires, nous les avons à bord et nous les mettons en oeuvre au fil de la négociation politique.

Parlons maintenant des missions. Au Kosovo, le taux d'annulation des missions a été deux fois plus faible que pour les avions basés à terre parce que nous étions tout près des objectifs. Les dispositifs étaient un peu lourds. Les contraintes de tir (liées à la fiabilité des objectifs, à la prise en compte de la reconnaissance, de la météo, etc.), particulièrement pour les Européens, ont fait que, comme nous décollions plus tard, nous pouvions annuler. Mais tout cela est très lié au Kosovo et ne s'est pas reproduit par la suite, en tout cas pas en Afghanistan, théâtre pour lequel cette remarque n'a pas de sens.
En ce qui concerne les capacités qu'il est possible de déployer par rapport à la mission principale, j'observe que, dans tous les déploiements que j'ai faits avec des porte-avions, on rencontre des difficultés de stationnement et des difficultés de survol. On peut, certes, toujours s'en affranchir en faisant un passage de *Mirage IV*, cela n'est pas un problème, mais il est difficile d'assurer un flux logistique lorsque l'on n'a pas d'autorisation.
Je vous ai dit qu'il y avait un bon ratio de missions de combat, pour l'ensemble des moyens aériens déployés, qu'ils soient basés à terre ou en mer, puisqu'à peu près 30 % des missions étaient des missions de combat. Derrière, il y a eu beaucoup d'autres missions, de soutien ou de ravitaillement. Je ne rentrerai pas dans les détails de ces missions de soutien, mais il est vrai que malgré la proximité géographique, 21 % des missions étaient des missions de ravitaillement en vol. Ce n'était pas le cas pour l'aviation embarquée, mais pour l'aviation basée à terre. C'est normal du fait de la complexité des dispositifs, des rassemblements, des portes d'entrée, de la stricte rigidité des raids… Nous, marins, étions dans une configuration plus favorable.

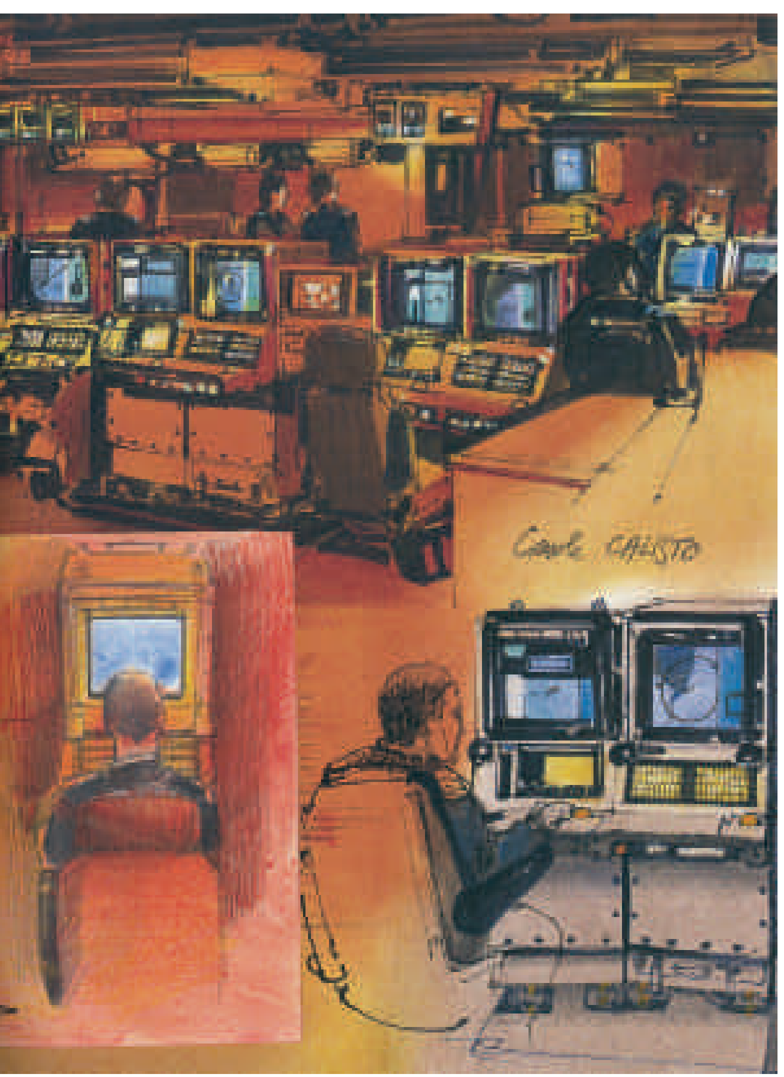
Cela m'amène à une dernière considération relative aux missions : le coût de déploiement. Je suis frappé de voir que, souvent, on compare le coût complet du porte-avions au coût marginal de déploiement d'avions basés à terre. C'est un non-sens qui n'échappe pas à la sagacité de nos élus. Mais il faut à chaque fois leur rappeler qu'on ne compare pas les quelques centaines de milliers d'euros, dans un cas, aux milliards d'un porte-avions, dans l'autre. Ou alors, en ce qui concerne le porte-avions, il faut considérer une période de 40 ans et diviser par le nombre d'opérations que nous avons faites, et, à ce moment-là, on s'aperçoit que celui-ci est beaucoup plus rentable.
Les résultats, enfin : ils ont été excellents. Je pense que nous pouvons être cocardiers et dire que les deux aviations françaises ont été excellentes. Bien sûr, c'est le *Mirage 2000D* qui a été « au top » (capacité jour/nuit,



Michel Bez - *Central opérations et centre de contrôle et d'approche*

etc.). Les avions d'ancienne génération, comme les *Super-Étendard*, les F1CT, - il y avait encore des *Jaguar*, je crois -, ont, quant à eux, fait au mieux avec des bombes guidées laser, de jour, et ont obtenu les meilleurs résultats de l'OTAN. Ces moyens se modernisent aujourd'hui avec l'arrivée du *Rafale* et, fort logiquement, l'état-major des armées a pris la décision de retirer les *Jaguar*, les F1CT et les *Super-Étendard*. Toutefois, comme le *Rafale* n'est pas complètement en place, les *Super-Étendard* continuent leur labeur avec courage et obstination.
Cela m'amène à une remarque sur le combat aérien. Dans cette affaire, Clark s'est battu contre Milosevic,

et Short s'est battu contre des défenses aériennes. Le *lieutenant general*[3] Short de l'Air South commandait les opérations aériennes. Le général Clark, Saceur[4], était le commandant opérationnel de l'opération *Allied Force*. C'est frappant, sur terre comme sur mer, c'est un combat de généraux, d'amiraux ou de colonels, de capitaines de vaisseau, etc. ; c'est un combat où l'on a un adversaire qui va réagir, qu'il faut contrer, qui peut compenser des moyens, etc. En l'air, on applique des doctrines qui sont plus ou moins adaptées, puis c'est l'excellence de ceux



qui les mettent en œuvre qui fait le succès ou l'échec. Et quand je dis que Clark s'est battu contre Milosevic, et Short contre les défenses antiaériennes qu'il fallait réduire, il y a également eu des affrontements Clark-Short, internes, qui étaient assez étonnants - à mon niveau, on était aux premières loges ! -. Et c'est normal, parce que Clark voulait, quant à lui, amener Milosevic à la table des négociations. Alors moi, là-dedans – nous étions déployés sous les ordres du Centre opérationnel interarmées (COIA) et du général Kelche, chef d'état-major des armées (CEMA) -, qu'est-ce que j'ai fait avec le porte-avions, avec le sous-marin nucléaire d'attaque dont j'avais le commandement tactique (c'était une première grâce aux amis des forces sous-marines ; seuls les Américains pratiquaient ce type de déploiement jusqu'alors) et avec la frégate antiaérienne, la frégate de lutte anti-sous-marine, bien sûr, et le pétrolier ? Nous avons négocié tout de suite avec les Américains l'emplacement judicieux, c'est-à-dire celui du sous-marin, pour empêcher la marine serbe de sortir des bouches de Kotor[5], mais aussi pour empêcher les Américains de frapper au Monténégro et, par suite, de faire complètement basculer les Monténégrins dans le camp de la Serbie envers laquelle ces derniers étaient des alliés obligés. Ça a fonctionné, ce n'était pas vraiment un combat, mais c'était difficile ; cela mériterait une conférence en soi. Nous nous sommes donc positionnés là où nous voulions. Pourquoi ? Parce que, dès qu'on arrive avec un porte-avions et un sous-marin nucléaire d'attaque, qui sont des outils de puissance, on discute tout de suite avec le patron et on négocie les emplacements.

Je vais maintenant parler, dans ce troisième volet, de la Marine. L'aéronavale a bientôt 100 ans. C'est au Kosovo que nous avons effectué le plus grand nombre de bombardements à partir des porte-avions, et ce, de toute leur histoire. Les jeunes officiers de l'époque, qui avaient peu d'expérience, forcément, avaient quand même l'expertise de leurs aînés dont ils avaient reçu l'enseignement. À la fin des opérations, j'ai dit aux jeunes de ne pas quitter l'armée pour que leurs successeurs puissent profiter de leur expérience. Les premiers ont un devoir de transmission de l'expérience et du savoir-faire aux seconds. Sinon c'est très difficile de réussir le coup suivant. Mais, heureusement ou malheureusement, les opérations en Afghanistan sont arrivées juste après.

Pour la petite histoire, en 1998, j'ai dit aux pilotes - et c'était d'autant plus facile quand on ne fait pas partie de l'aéronavale, comme moi qui suis un canonnier pur et dur - que les objectifs étaient à 15 minutes et que nous allions donc faire des missions de six heures. En fait, ça a marché, car nous étions à la porte d'entrée ; nous attendions (le reste du temps, nous volions et nous nous préparions). Quant à l'état-major de l'OTAN, il lui arrivait souvent de chercher, pour des objectifs d'opportunité, des patrouilles qui étaient en l'air et qui étaient disponibles. Or, comme tous les raids qui étaient dans l'ATO[6] étaient planifiés, plusieurs fois nous nous sommes retrouvés à être les seuls disponibles. Il faut savoir que la Marine, du moins le groupe aérien, n'est jamais sous le commandement allié ; seuls les avions, une fois catapultés, sont sous le commandement du contrôle opérationnel, et sous le commandement tactique du *commander*, lequel pourrait être embarqué, mais qui, là, naturellement, était à terre.

Je n'oublie pas la 33F. Cette flottille était spécialisée dans le segment héliporté des opérations de recherche

et sauvetage en la mer (Sea-SAR) et avait développé une compétence reconnue par l'US Navy. Ce savoir-faire a servi lorsque le premier F117 a été abattu, puisque nous avons aussitôt déployé un *Super Frelon* avec son équipage. Alors, bien sûr, ce sont les Américains qui sont allés récupérer leur pilote en Serbie, mais, nous, nous sommes allés jusqu'à Ploče, sur la côte dalmate, puis jusqu'à la frontière et nous étions parfaitement qualifiés. Mais, à la fin du conflit, et nous en portons la responsabilité comme d'autres, on a dit qu'il ne fallait plus faire du Sea-SAR chacun dans son coin. On nous a expliqué que l'armée de référence en la matière était l'armée de l'air. Et l'armée de l'air a pris le Sea-SAR. Cela a beaucoup secoué les marins, mais fait partie des choses qui sont relativement évidentes et qu'il nous faut accepter.

La frégate antiaérienne, c'est intéressant parce que c'est elle qui a détecté le « *Black ATO* ». Ce qu'on appelle le *Black ATO*, ce sont les opérations aériennes cachées des Américains. Il se trouve que les opérations aériennes de l'OTAN commençaient à 9 heures du matin et se terminaient vers minuit puis, normalement, il n'y avait plus rien. Sauf qu'entre 2 heures et 5 heures du matin, il y avait les bombardements américains. Tout à fait au début, et tout à fait par hasard, une frégate antiaérienne a « chopé » un bombardier stratégique B2 à 55 kilomètres, à l'optique, avec les caméras du Crotale. J'ai donc aussitôt reçu l'amiral américain à mon bord qui m'a demandé : « *Qu'est-ce que tu as trouvé* ? » Je lui ai montré les documents. L'amiral a rigolé puis m'a dit : « *C'est l'USAF* ». Puis, toujours en riant : « *Putain, les cons ! Les Français nous ont détectés !* ». Par ailleurs, forts de ces informations, le général de brigade aérienne Gaviard, qui était à sur la base italienne de Vicenza, et le général de brigade Perruche, qui était à Shape[7], ont pu dire aux Américains : « *Bon, maintenant, il faut que nous, Français, soyons dans la boucle, et il faut que nous soyons avertis des opérations* ». Tout cela signifie que les frégates *Horizon* qui vont être déployées sont particulièrement utiles. À ce propos, étant à l'époque major général des armées, je me souviens d'une réflexion d'un de mes adjoints qui m'a dit, sur un ton assez fier : « *Amiral, on t'a eu avec la frégate* Horizon, *c'est un bâtiment de la guerre froide, et on va le vendre à l'Élysée* ». Je lui ai répondu : « *Écoute, si tu veux te poser à Orly en 2020 comme tu t'y posais en 1960, c'est ton choix, ce n'est pas le mien* ». La discussion s'est arrêtée là.



Michel Bez - *Ascenseur*

Le sous-marin d'attaque est aussi un élément très important. Parce que, quand on parle du groupe aéronaval, du groupe aérien, cela n'a pas d'intérêt de parler uniquement des avions, parce que ces avions sont dans un contexte, un contexte qui permet de graduer les opérations et d'intervenir dans *tous* les domaines. Donc, cela fait une puissance assez complète. Si j'avais le temps, je vous lirais ce que j'ai écrit en 1999 : « *Le renseignement est l'instrument premier de la puissance par l'autonomie de décision qu'il apporte* - c'est une évidence reconnue -. *Au plan tactique, elle conduit à envisager des moyens embarqués nouveaux, tels les drones, et des moyens de transmission instantanée des données recueillies par les drones ou les appareils conventionnels. La force aéronavale a été d'emblée reconnue ; elle a choisi son lieu de déploiement. Enfin, les missiles de croisière ont été utilisés et leur domaine d'efficacité démontré ; à cet égard, la plate-forme navale peut rester des semaines en mer libre ; voilà un troisième instrument de puissance et son porteur privilégié* ».

Pour terminer, quelques mots en ce qui concerne le deuxième porte-avions. La France dispose, en gros, en métropole, d'une vingtaine de bases aériennes « immobiles » et d'une demi-base mobile. Cherchez l'erreur ! Ce ne serait pas mal d'avoir une deuxième demi-base mobile afin d'avoir au moins une base mobile complète en permanence. Et ça ne coûte rien par rapport au modèle

d'armée, qui est à 300 et quelques milliards ; ça coûte 1 % de cette somme, c'est-à-dire 3 milliards. Et songez qu'on a déjà dépensé 39 milliards pour le *Rafale* ! Ça, c'est l'ancien major général Coldefy qui vous le dit. C'est bien, je n'ai pas d'états d'âme à ce propos, surtout qu'une partie de ces 39 milliards est pour les avions de la Marine. Mais, franchement, cela ne coûte pas grand-chose.

Le cas des Britanniques est intéressant, il a déjà été évoqué, donc je ne reviendrai pas dessus.

Et maintenant, l'OTAN. Nos amis américains se sont aperçus que les coalitions sur le concept « c'est la mission qui fait la coalition » n'avaient pas de soutien politique et que, parfois, ils se trompaient. Ils reviennent donc à des notions plus saines. Et dans l'Alliance atlantique, où nous sommes retournés à une pleine participation, je pense que l'ensemble des moyens de puissance et d'autonomie tels le porte-avions et le sous-marin nucléaire d'attaque, que j'accole toujours au porte-avions, sont d'une pertinence encore plus avérée que naguère.

Je vous remercie de votre attention.



Michel Bez - *Ascenseur*

Notes

[1] : À Douchanbé, au Tadjikistan et à Manas-Bischkek, au Kirghizistan.
[2] Ville au sud-est de l'Ouzbékistan
[3] Général de corps aérien
[4] Commandant suprême des forces alliées en Europe
5 Les bouches de Kotor sont un fjord situé sur la côte occidentale du Monténégro où est implantée une des principales bases navales serbes.
[6] ATO : Air task order (liste des opérations aériennes)
[7] Quartier général des puissances alliées en Europe.

BIOGRAPHIE

Issu de la promotion 1965 de l'École navale, l'amiral (2S) Alain Coldefy a mené une carrière à dominante opérationnelle. Il a commandé l'escorteur d'escadre du Chayla *déployé au Moyen-Orient pendant le conflit Iran-Irak (1987-1988), ainsi que le porte-avions* Clemenceau *(1992-1993) engagé dans les opérations* Deny Flight *en ex-Yougoslavie. Il a également assuré, à bord du porte-avions* Foch, *le commandement de la Task Force aéronavale franco-britannique pendant les opérations aériennes du Kosovo* Allied Force *en 1999. Il a ensuite exercé les fonctions de sous-chef d'état-major « opérations-logistique » à l'état-major de la Marine (2000).*
L'amiral Coldefy a également exercé des responsabilités dans le domaine des relations internationales au niveau interarmées, en tant que chef de la division des « relations extérieures » (1996-1998) et sous-chef d'état-major « relations internationales » (2000-2002). Son expérience s'appuie aussi sur la connaissance du fonctionnement des institutions au plan politico-militaire, acquise au cabinet militaire du ministre de la défense (1994-1996).
Nommé major général des armées, il a conduit la transformation de l'état-major des armées et préparé la loi de programmation militaire. Il a terminé sa carrière militaire en 2006 comme inspecteur général des armées. Aujourd'hui, vice-président du groupe EADS, l'amiral Coldefy est conseiller défense du président.



John Pendray

Troisième table ronde

Monsieur Jean-Dominique Merchet :
Merci monsieur Vial pour cet exposé brillant. J'ignorais complètement que la crise de Suez avait joué dans la conscience française, en termes d'aéronavale et de porte-avions, un rôle assez comparable à celui que cette crise a pu jouer dans la volonté française d'avoir une autonomie stratégique nucléaire, puisqu'on ne voulait plus jamais être soumis à la décision des deux grandes puissances. Merci, c'était vraiment passionnant.
Merci, Amiral, pour ce plaidoyer pour le porte-avions. Nous allons maintenant écouter avec grand intérêt ce qu'un général de l'armée de l'air a à dire à propos de ces affaires, puisqu'effectivement, ce ne sera pas tout à fait la même chose. À vous mon Général.

Général de brigade aérienne Jean-Marc Laurent :
Ce n'est pas dit, mais je vais essayer de…d'être l'aviateur que je suis…

Monsieur Jean-Dominique Merchet :
Jouez le jeu, la parole est à la défense !

Général de brigade aérienne Jean-Marc Laurent :
Non pas à la défense, je ne me sens pas du tout agressé et je vais vous expliquer pourquoi. Monsieur le Député, Amiral, merci de m'avoir accueilli dans cette enceinte, je crois qu'il était important que je puisse m'exprimer devant des personnes qui ne sont pas, *a priori*, convaincues, plutôt que devant des auditoires qui le sont avant même que j'entre dans la salle.
On ne peut me taxer de n'avoir jamais défendu les intérêts maritimes lors de mes fonctions diverses et variées. En tant que pilote opérationnel, j'ai eu de nombreuses occasions de faire des assauts à la mer ou de la reconnaissance en mer en coopération avec mes camarades de la Marine. On parlait de l'*Ark Royal* tout à l'heure, j'ai de nombreuses fois attaqué l'*Ark Royal*, ancienne version. Une belle coopération aéro-maritime. Également dans mes fonctions précédentes, à la Délégation aux affaires stratégiques, où, c'est le hasard des choses, je défendais quotidiennement les affaires maritimes au travers des questions de lutte contre la prolifération ou du 5+5. Un journal de Djibouti m'a

même nommé un jour commandant du *Mistral*, ce dont j'ai été très honoré.

Cette introduction pour dire que non, je ne suis pas étonné par ce qui vient d'être dit et je m'inscris totalement dans la plupart des propos tenus.
Je vous propose d'abord quelques réflexions personnelles sur ce qui a été dit en général, puis j'essaierai de rentrer un peu plus dans le détail. Le temps étant limité, je donnerai seulement quatre ou cinq exemples de points sur lesquels la vision de l'aviateur est un peu différente, du moins perçue différemment de celle présentée aujourd'hui.
D'abord, je m'adresse à monsieur Woets. J'ai été un peu outré par ce que vous avez dit. Je pense que si monsieur Mallet et le général Georgelin, qui faisaient partie de la commission du Livre blanc, vous avait entendu parlé de « stratégie navale négligée » ou de « réflexion stratégique en déficit », ils auraient été extrêmement vexés et plus virulents que moi. Je crois que la stratégie de notre défense avec le Livre blanc a réellement gagné en profondeur et en densité, en particulier pour ce qui est de la stratégie navale. Je crois que l'on n'a pas le droit de dire, autant que pour celle de l'armée de l'air, qu'elle est négligée. Tout le monde s'est battu, les marins les premiers. Ils ont eu raison de le faire pour obtenir ce qu'ils ont obtenu et c'est très bien comme ça. Vous avez des instances de réflexion - je félicite l'amiral François de Lastic - qui mettent largement en avant la stratégie navale, et l'amiral Coldefy, que je vois souvent dans certains colloques et séminaires, est un des premiers défenseurs de cette stratégie. Donc, je ne suis pas du tout d'accord avec ce que vous avez dit.

Deuxièmement, je crois qu'il faut défendre nos intérêts d'armée, et non nos intérêts par rapport aux autres armées. Aujourd'hui, nous ne sommes plus dans cette logique là, non pas parce que c'est la mode de l'interarmées, mais par rapport au bénéfice opérationnel qu'on peut en obtenir. Je donnerai des exemples de la façon dont je vois les choses et je crois qu'il faut absolument sortir de la logique de milieux ; ils n'existent pas vraiment. Le milieu aérien est, par nature, un milieu interarmées qui est largement partagé. Il ne l'est pas seulement par la Marine, l'armée de l'air et l'armée de terre, mais également au niveau interministériel lorsqu'il s'agit d'intervenir dans le ciel national ou outre-mer. Nous sommes là en complémentarité les uns des autres, et je remercie Olivier de Rostolan d'avoir dit qu'il n'y avait pas une feuille de papier entre les objectifs de l'armée de l'air et de l'aéronautique navale en la matière, je ne vais pas en ajouter davantage. Il y a une réelle convergence dans nos façons de voir les choses.
Le troisième point que je voulais évoquer est que j'essaie, pour ma part, de dépasser le stade du capacitaire. N'y voyez pas tout de suite une remise en cause du porte-avions, je ne suis pas dans cette logique-là. Mais je crois que l'essentiel est de mettre en avant les effets stratégiques. Finalement, les capacités, qu'elles soient aériennes, terrestres ou maritimes, cela a peu d'importance. Le but pour notre pays est d'atteindre les effets stratégiques sur les théâtres d'opérations où nous sommes engagés, et je pense que c'est là qu'on reboucle avec le besoin d'existence des armées et des composantes d'armées qui mettent en œuvre des moyens capacitaires. Ces effets stratégiques globaux sont nécessairement obtenus par la complémentarité et l'addition de capacités qui, comme par hasard, sont issues, ou du moins opèrent, à partir de la mer, du sol, de l'air et de l'espace. J'ai beaucoup apprécié l'intervention de l'amiral Hébrard qui va dans ce sens et je suis tout à fait en phase avec lui.
La quatrième réflexion, c'est que l'on peut dire ce que l'on veut, on peut présenter les choses comme on le souhaite, on peut être très aviateur et se faire plaisir en disant que les aviateurs sont les meilleurs, je crois qu'aujourd'hui on a déplacé ce cadre et le Livre blanc nous l'indique bien. Finalement, on ne sera légitime que là où on est bon, quelle que soit la personne qui mettra en œuvre la capacité. Personne n'a jamais remis en cause la capacité de la Marine à mettre en œuvre le porte-avions, ni l'utilité du porte-avions. Donc, il n'y a pas de raisons de s'inquiéter de cette question, et je souhaite bien sûr que ce soit la même chose en ce qui nous concerne.

Après ces quelques réflexions, je vais rentrer un peu plus dans le détail et sur les aspects plus opérationnels. Je vais essayer de donner la vision des aviateurs, peut-être pas identique à la vôtre, mais qui mérite d'être entendue pour que, justement, nous essayions de converger les uns vers les autres.
D'abord, sur la notion de théâtre, les aviateurs entendent souvent dire, d'ailleurs avec des valeurs différentes, que la majorité de la population du monde vit à proximité des océans. Par nature, on a besoin d'une marine, bien entendu, mais je pense qu'il faut être extrêmement prudent avec ce genre d'argument. Si entre 50 et 80%, puisque ce sont les deux chiffres avancés tout à l'heure, de la population mondiale habite effectivement pas très loin des océans, je suis tout à fait d'accord avec ce chiffre. Si on enlève les pays occidentaux, l'Inde, la Chine, avec qui la notion d'utilisation unique du porte-avions n'a pas de sens, sauf bien sûr dans une opération interarmées globale, force est de constater qu'aujourd'hui, la population du monde qui nous intéresse n'est pas forcément au bord de la mer, mais partout. Elle est aussi au cœur des continents et le meilleur exemple est que la plupart des

conflits actuels sont au Congo, au Tchad, au Soudan ou en Afghanistan. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas le Liban ou la Somalie, bien entendu. Tous les conflits potentiels, et le Livre blanc les met bien en exergue, peuvent se passer partout et on doit les concevoir comme tel. Donc chaque composante a son rôle, chaque composante vient en complémentarité de l'autre, et je crois qu'il faut avoir une vision plus large, ouverte et ne pas se concentrer uniquement sur ce type d'argument.

Deuxièmement, j'ai beaucoup entendu parler de bases déployées. Je rappelle qu'elles existent depuis longtemps, depuis les années 1920 et, généralement, les forces navales françaises, anglaises ou américaines les ont mis en exergue pendant la Seconde Guerre mondiale. Ce sont les marins qui sont à l'origine de ce concept, c'est important de le rappeler. Le fait qu'il y ait des difficultés à installer des bases déployées dans certains pays, je veux bien l'accepter, c'est le rôle de la politique et de la diplomatie d'éliminer ces écueils. Mais enfin soyons honnêtes, depuis que le concept existe et depuis que les conflits existent, il n'y a pas eu un seul cas où une opération a été perturbée par le fait qu'on n'ait pu trouver un terrain déployable, installé à proximité, plus ou moins proche, du théâtre d'opérations. Et pour citer celui qui nous a été présenté tout à l'heure, à savoir l'Afghanistan, je suis très concerné puisque j'étais commandant du détachement à Manas et commandant en second de la base aérienne franco-américaine et internationale de Manas. Nous étions présents sur le site au mois de décembre, les premiers avions sont arrivés au mois de février et nous avons commencé les opérations dès le mois de mars. Il n'y a pas eu de difficultés majeures, décembre – février c'est quand même très peu. J'accorde que si nous disposons d'un porte-avions à proximité et que l'urgence fait que ce n'est pas en deux mois, mais en une semaine que l'on doit opérer, bien entendu, on a une preuve flagrante de l'intérêt d'avoir un porte-avions et je suis le premier à le défendre. Les bases déployées ont un autre intérêt - il faut sortir du cadre uniquement opérationnel - elles ont le pouvoir de mettre en place des vecteurs opérationnels. C'est une contrainte que vous reconnaissez : sur un porte-avions vous ne pouvez pas mettre de ravitailleurs. Les avions décollant des porte-avions ont besoin de ravitailleurs, de guerre électronique, ils ont besoins de vecteurs qui ne sont pas nécessairement français, qui sont internationaux. Nous avons besoin de toutes ces composantes pour participer à la bataille aérienne globale. Le troisième facteur important de la base déployée est son caractère politique, son caractère en matière de développement économique. Il est évident et on l'a vu ces dernières semaines avec le cas de Manas et l'hésitation des Kirghizes à conserver cette base sur leur sol. On sait très bien que ce ne sont pas eux qui décident en la matière, sinon la décision serait rapide. La base de Manas représentait à peu près, lorsque je suis parti, 15 à 20% du PIB du pays, ce qui n'est pas négligeable. Pour ces raisons économiques, les bases déployées ont un intérêt qui dépasse largement la dimension opérationnelle. Même sur le plan humain, l'acceptabilité de l'opération conduite dans un pays proche est beaucoup plus grande lorsque les forces sont visibles, qu'elles peuvent rentrer en contact physique, humain avec les gens de la région. Pour les Kirghizes, cela n'a pas été facile d'accepter que des forces internationales viennent sur leur sol, mais ça n'a pas été facile non plus au Tadjikistan ou en Ouzbékistan. Toutes ces bases ont été construites à quelques semaines près dans toute la zone.



Le troisième point concerne la gestion des opérations. Franchement, je ne me place pas en comparaison ou en concurrence avec l'aéronautique navale. La vision de l'armée de l'air aujourd'hui - et j'ai plaisir à le dire ici - essaie de sortir d'un schéma où il y aurait une capacité dominante qui serait l'aéronef, pour faire simple, et des capacités subordonnées qui viendraient en appui systématique de cette capacité dominante. On essaie de sortir de ce schéma et d'en mettre en place un autre qui montrerait qu'il y a des capacités qui peuvent être centrales, à un moment donné et dans un contexte précis, et des capacités périphériques qui peuvent être, selon le contexte, centrales ou périphériques. L'avion n'est pas le seul centre d'intérêt de l'armée de l'air aujourd'hui ; c'est un centre d'intérêt important et historique, qui le demeurera longtemps, bien entendu, mais ce n'est pas le seul. Le solaire en est un, le *Command and Control* également. Aujourd'hui, il n'y a pas d'opérations aériennes sans espace et la gestion des satellites n'est pas simplement une gestion de services satellitaires de données. C'est aussi le montage d'opérations aériennes qui se fait en tenant compte de la combinaison à un instant T, calculé en seconde, des satellites dans l'espace. L'espace est également une dimension très importante pour nous, ainsi que le soutien. J'ai plaisir à rappeler ici que l'armée de l'air était l'armée pilote du soutien de l'opération EUFOR-Tchad-RCA, achevée au mois de mars dernier, pour l'ensemble de la coalition de l'Union européenne. Il y a des capacités centrales ou périphériques selon le contexte et l'on essaie de travailler avec cet ensemble en

sachant qu'aujourd'hui, la guerre aérienne est globale, mondiale. Ce qui se passe en Afghanistan n'est pas géré depuis là-bas, mais depuis le Qatar et les États-Unis, depuis les états-majors nationaux. Le chef d'état-major des armées a un rôle majeur dans la conduite des opérations depuis Paris. Cette bataille aérienne est globale et tout le monde y concourt, toutes les bonnes volontés sont attendues et l'aéronautique navale, le porte-avions en l'occurrence, également.

J'aimerais terminer sur la coopération air-marine qui est vraiment d'excellente qualité. Le major de la marine est là, il complétera ou corrigera. Bien sûr il y a des rivalités, puisque nous avons des perceptions différentes, des intérêts différents, et que nous sommes avant tout des hommes. Mais la coopération air-marine existe depuis très longtemps et est excellente. Je vais en donner quelques exemples. C'est vrai en termes de formation, et pas seulement de formation initiale. J'ai eu la chance d'être commandant de base à Cambrai à une époque où la Marine était dans une phase de transition importante entre le *Crusader* et le *Rafale*, et nous avons accueilli de nombreux pilotes de la Marine dans les escadrons et sur les bases de l'armée de l'air. J'en étais très heureux. Ils étaient de très grande qualité et ont participé avec nous aux mêmes opérations ; le Kosovo en est un excellent exemple. J'ai eu à Nancy, sur *Mirage 2000D*, un marin commandant d'escadrille qui envoyait nos camarades aviateurs au combat. À part ça, la coopération entre l'armée de l'air et l'aéronautique navale est quotidienne en matière de maintenance. Il est évident qu'avec un avion comme le *Rafale* on a intérêt, pour des raisons économiques, fonctionnelles et de processus d'outil de travail à coopérer, et on le fait, je pense, en très bonne intelligence. Nous avons abordé le SAR[1]. À mon avis, un pilote d'hélicoptère, qu'il soit de l'armée de terre, de l'armée de l'air ou de la Marine, peut acquérir des capacités communes. On le fait tous les jours. Et puis il y a l'entraînement, les radars, les champs de tir… la coopération est permanente aussi entre nos deux « pays », pardon entre nos deux armées ! C'est un lapsus révélateur qui montre que nous avons aussi d'autres formes de coopération que nous traitons de la même manière.

Je vais m'arrêter là, mais je ne veux pas que nous sortions de cette salle avec une vision décalée. Premièrement, l'armée de l'air n'a aucune intention de s'approprier le ciel aérien, qu'il soit en France ou en opération. Elle n'est pas légitime pour le faire et n'a aucun intérêt à le faire. Elle ne veut pas le faire, que ce soit dans sa globalité ou dans sa gestion, et je sais que des critiques ont été formulées sur la façon de gérer le ciel aérien. Deuxièmement, l'armée de l'air est très heureuse de l'existence d'un porte-avions parce que dans certains cas, vous les avez cités très opportunément, nous en avons besoin. Ce n'est pas moi qui dirais le contraire, et ce n'est pas parce que j'ai été payé pour le dire.


Christophe Debusschere - *Deux Gazelles de l'ALAT dans le hangar - huile sur toile (2000)*

Monsieur Jean-Dominique Merchet :

Merci mon Général, c'était très bien. Exercice difficile qui mérite les applaudissements. Néanmoins, je ne suis pas totalement convaincu que tout aille aussi bien dans le meilleur des mondes. Il y a eu quelques épisodes récents sur l'emploi d'hélicoptères au bout de la Bretagne qui ont donné lieu à des psychodrames permanents. Je vous assure que j'ai passé mon temps à expliquer la même chose que vous à des gens qui portent l'uniforme en leur disant : « *Mais calmez-vous un peu sur ces histoires. Parce que la couleur de l'uniforme de la personne qui va secourir le marin pêcheur, le Français s'en moque un peu. Ce qui compte, c'est qu'au bon moment, on aille chercher le gars qui s'est cassé la jambe sur le chalutier au large du rail*

d'Ouessant ». Mais bon, apparemment, ça ne convainc pas toujours, on aura l'occasion d'en reparler.
On a une autre couleur autour de cette table, pas un autre pays, mais une autre armée : l'armée de terre. Mon Général, vous avez quelques avions, j'ai eu l'occasion l'autre jour d'en emprunter un, mais on va surtout parler d'hélicoptères. Il y a cette idée, ce serpent de mer, puisque nous sommes quand même entre marins, du commandement intégré des hélicoptères (CIH). Tout à l'heure, l'officier britannique nous parlait d'un *Joint Command* pour les *Harier*, est-ce que nous allons enfin faire quelque chose qui ressemble à ça et qu'est-ce que vous, à la tête de l'ALAT, pensez-vous de ces affaires ?

Général de division Patrick Tanguy :
C'est bien de me poser cette question, ou à quelqu'un qui est un intermittent de l'aéronautique navale, puisqu'il est rarement d'opérations ayant une prolongation terrestre qui n'embarque une composante hélicoptères. Vous sortez complètement du cadre des opérations, mais puisqu'on parle du CIH… Premièrement, il est en cours de création. Sa gestation n'a pas toujours été facile, mais je pense que nous en sommes arrivés là après des discussions qu'on pourrait, à l'envie, mettre en exergue. Vous parliez d'un hélicoptère quelque part à la pointe de Bretagne, finalement faut-il retenir toutes les attentions sur quelque chose de marginal ? On parle effectivement de ce CIH et on a souvent tendance à faire la comparaison avec le *Joint Helicopter Command* britannique, mais je crois qu'il y a une profonde différence entre les deux. Pour faire bref, le *Joint Helicopter Command* britannique a été une nécessité, car les hélicoptères qui étaient répartis au sein des différentes composantes de l'armée britannique l'étaient au tonnage. En dessous de cinq tonnes, on était dans l'Army, et au-dessus, dans l'Air Force ou la Navy. À partir de ce moment-là, on a constaté que dans bon nombre d'opérations, la capacité d'engager des unités d'hélicoptères polyvalents de façon complémentaire - des hélicoptères de manœuvre, d'assaut, de transport tactique, de reconnaissance, d'appui ou de destruction - n'était pas un sport de masse, et surtout pas un sport qui s'improvisait. Il y avait plusieurs options : ou l'on créait une *Army aviation* ou l'on dotait l'aviation britannique de toutes ces composantes, ce qui était hors de portée budgétaire. Je rappelle d'ailleurs qu'il y avait en Grande-Bretagne un plan nommé *Belvedere* visant à regrouper un peu toutes les forces, mais qui a échoué, essentiellement pour des raisons de coûts, d'infrastructures notamment. Il a donc fallu trouver une autre solution pour faire travailler ensemble des gens de culture différente, et ce *Joint Helicopter Command* a été crée, intégrant dans son commandement les composantes des trois armées et la 16e *Air Assault Brigade* dont certains éléments sont déployés en Afghanistan. L'histoire des hélicoptères en France est différente et chacune des composantes d'armée exerce un métier bien spécifique, même s'il y a des recoupements à l'interface des milieux. Le plus flagrant - parce que ces recoupements font aussi l'objet de polémiques dont on peut se gargariser à l'envie - c'est celui de toutes les missions qui relèvent des forces spéciales. Alors là, on peut voir le verre à moitié vide ou le verre à moitié plein. Le verre à moitié vide est celui où chacun cherche à s'approprier les moyens et le type de mission. Le verre à moitié plein - et qui va illustrer ce que pourrait être potentiellement le CIH - c'est une même façon de conduire les missions, de les préparer, de les soutenir. Il y a donc une culture commune et c'est probablement le métier, s'agissant d'hélicoptères en opération spéciale, qui est le plus avancé en matière interarmées, même si, ici ou là, il y a des polémiques. De toute façon, nous sommes dans une phase qui se construit et qui prépare le CIH. Après, il y a un certain nombre

Michel Bernard - *Ravitaillement d'un Puma - crayons de couleur (2000)*

d'autres métiers qui sont, à mon avis, bien spécifiques et je persiste à dire que pour faire de la lutte anti-surface ou anti-sous-marine, si on n'a pas « usé ses fonds de culotte » sur la *Jeanne d'Arc* - et j'espère qu'elle aura un successeur - il manque quelque chose sur le plan culturel. Pour faire, ce qu'on appelle, nous, l'aérocombat, il faut aussi avoir eu l'habitude de travailler avec un fantassin, parce que l'hélicoptère, nous l'employons comme un fantassin, c'est-à-dire pour se poster, observer, utiliser son arme, rendre compte ou se déplacer. On parle souvent de la mesure active de sûreté aérienne (MASA) en la minimisant. La MASA - je parle pour l'armée de terre et dans le simple segment hélicoptères - est une opération beaucoup plus complexe, qui relève de la compétence du *Ground Forward Air Controller* (GFAC) qui doit combiner un certain nombre de vecteurs avec des vitesses différentes pour avoir un effet collectif sur le terrain. Une fois que l'on a compris ça, on s'aperçoit que l'on peut peut-être gérer les hélicoptères autrement et chercher un certain nombre de convergences qui vont être source d'économies. Concrètement, à l'heure actuelle, notre problème est essentiellement financier.



Michel Bernard - *Cougar sur le pont d'envol - crayons de couleur (1999)*

Alors, comment peut-on économiser ? Est-il question qu'une composante prenne les missions de l'autre ? Ça ne me paraît absolument pas constructif et je ne pense pas que ce soit de ça qu'il s'agisse. Vous entendez souvent le ministre dire que les *Puma* de l'armée de l'air ne doivent pas être mis en œuvre par l'armée de terre et inversement. Effectivement, le *Puma* a été choisi il y a trente-cinq ans pour remplir une mission bien particulière avec des équipements particuliers. Il était prévu d'en rénover 45 dans l'ALAT et 15 dans l'armée de l'air pour les rendre parfaitement compatibles. Pour le moment, c'est toujours envisagé et espérons que nous aurons des crédits pour le faire. Ce qui est important dans cette affaire, dans une perspective d'avenir, c'est de construire quelque chose de plus facile à soutenir de façon commune, avec des appareils qui soient le plus compatibles possible entre les armées. On mène une réflexion sur un polyvalent de quatre tonnes par exemple. On parle souvent de procédures. Il y a un laboratoire très intéressant qui a été créé en matière d'hélicoptères et qui est un peu le précurseur du CIH, c'est le fameux groupe interarmées d'hélicoptères stationné à Villacoublay. Il est constitué d'une composante de *Puma* de l'armée de l'air et de l'armée de terre et travaille en étroite coopération, en alerte permanente, avec le GIGN dans la cadre de la lutte antiterroriste. Il s'est agi, lorsqu'on a créé cette entité *ex nihilo* avec des procédures, des cultures différentes, de trouver des convergences pour que tous ces gens puissent travailler ensemble. On a donc créé une cellule interarmées de coordination, stationnée pour l'instant dans mon état-major, mais qui va rejoindre le CIH à l'été. Autrement dit, un travail qui vise à essayer d'uniformiser les procédures, de les rendre compatibles.

Uniformisation ne veut pas dire uniformité, ni nivellement par le bas, ce serait une erreur fondamentale. Il y a des choses qui doivent être mises en commun pour économiser les coûts, faciliter la polyvalence ou voir des équipages. Actuellement, tout le tronc commun de formation hélicoptère est fait dans la même école, avec des instructeurs des trois armées. Dans un métier précédent, j'avais le commandement de l'école de formation de pilotes au Luc en Provence, et s'agissant par exemple du vol aux instruments, il y avait tous les jours un hélicoptère sur lequel il était marqué « armée de terre » - d'ailleurs, il faudra peut-être écrire autre chose un jour - qui décollait avec un élève marin et un instructeur de l'armée de l'air par exemple. Vous prenez le tout, vous brassez, vous le mettez dans un ordre différent et ça fonctionne de la même manière.

Pour conclure, je crois que la vraie valeur ajoutée de ce CIH, tel qu'il est conçu à l'heure actuelle, est de constituer auprès du chef d'état-major des armées une petite équipe dont la mission sera double. La première est d'être capable, en liaison permanente avec le CPCO,

d'identifier ce qui est disponible pour conduire une opération. Par exemple, nous avons été confrontés ce week-end à une demande pour mettre un *Puma* sur le *Mistral*, dans des conditions comme d'habitude rocambolesques, parce qu'on le prend là où on l'a, avec l'équipage qu'on a, pour faire une mission dont on ne sait pas trop bien quel sera le profil. Et bien, une des vocations de ce CIH sera de disposer d'une situation permanente pour avoir la réactivité la plus importante. La deuxième mission du CIH est d'élaborer au fil du temps des critères de convergence et donc d'économie et d'amélioration de l'efficacité d'un outil commun, sans pour autant renier le métier et la culture de chacune de ces composantes. Si on atteint cela, on aura créé quelque chose de complètement différent du *Joint Helicopter Command* et on aura énormément avancé dans nos armées françaises, dans le sens de l'efficacité et de la maîtrise de coûts.

Monsieur Jean-Dominique Merchet :

Merci beaucoup. Pardonnez-moi de vous avoir un peu détourné du sujet, mais je crois que c'étaient des explications que tout le monde attendait, parce qu'effectivement, le CIH fait l'objet de beaucoup d'interrogations et sans doute d'un peu de fantasmes. Merci de nous avoir éclairé. On reparlera des aspects opérationnels dans la discussion. Je vais maintenant céder la parole à nos deux marins. Le commandant Sudrat est un marin qui vole, mais il va surtout nous raconter ses interventions en plein milieu de l'Afrique, très très loin de la mer, là où il n'y a pas beaucoup d'habitants. Il faut parfois se méfier des simplifications géopolitiques et géographiques. Commandant, vous étiez avec des *Atlantique* au Tchad, dans le cadre de la mission *Épervier*, qu'avez-vous à nous dire à ce sujet ?

Capitaine de frégate Laurent Sudrat :

Avant de traiter de l'incongruité ou de la non-incongruité de la présence des *Atlantique* au Tchad, je voudrais rappeler ce qu'est un *Atlantique*, ce qu'est un équipage et un aéronef de patrouille maritime, en quoi consiste son emploi et son action parfois loin de la mer et de nos zones de déploiement de sous-marins nucléaires.

Un équipage et un aéronef de patrouille maritime, ce sont des systèmes, c'est un système d'hommes, comme on aime à le dire - je crois que la gendarmerie emploie beaucoup ce terme et on l'aime également dans l'aéronautique navale – car il ne suffit pas d'additionner des capacités techniques, d'énumérer les différents capteurs que l'on trouve à bord de l'aéronef, pour résumer ses capacités. L'*Atlantique* est avant tout employé par un équipage, et ce sont les qualités et les capacités de cet équipage, habitué à travailler ensemble pendant une durée significative, trois années généralement, qui en font la performance. Ce système est avant tout - on citait tout à l'heure le cas des frégates - des frégates déployables. Pour rejoindre ce que disait le professeur Coutau-Bégarie, pour retrouver la finalité de cet instrument, je voudrais vous présenter cette analogie : c'est un aéronef, un équipage qui est apte à exercer son activité dans un désert. Le faux désert qu'est la mer est en réalité riche d'un certain nombre de signaux faibles et l'*Atlantique* est un système à les détecter, à les traiter. Un signal faible, c'est le bruit faiblement rayonné d'un sous-marin en immersion au milieu de l'océan, c'est la toute petite « surface équivalente radar » d'un périscope à la surface de la mer, mer houleuse bien souvent, c'est encore un frêle esquif ou un naufragé dans un petit radeau de survie dans l'immensité de l'océan - l'actualité nous rappelle malheureusement l'importance de ces capacités - ou c'est encore un trafiquant de drogue sur un petit navire très rapide, un *go fast*, qui se cache dans les îles des Caraïbes et qu'il faut détecter.



Serge Marko - Poste de pilotage et bulle de ATL 2 - Aquarelle

Cette capacité à détecter des signaux faibles est valable, avant tout, dans le désert qu'est l'océan, mais elle est également transposable assez facilement - c'est ce que je voudrais partager avec vous - dans un désert de terre, comme l'est l'immensité du territoire tchadien. Ce sont finalement les mêmes méthodes, les mêmes techniques d'emploi. Bien entendu il faut des capteurs, des capacités, mais la méthode est transposable très rapidement, sans un entraînement spécifique pour les équipages qui mettent en œuvre les *Atlantique*.
Cela étant posé, sans énumérer, ce qui serait fastidieux, les capacités de l'avion, je voudrais aborder les questions suivantes : pourquoi l' *Atlantique* a-t-il été conçu ? Pourquoi s'évertue-t-on à l'entretenir, à entretenir ce savoir-faire complexe ? Les *Atlantique*, les avions de patrouille maritime que l'on pourrait décrire sous le terme d'« avions maritimes multi-missions » sont les héritiers du Coastal Command, avions à long rayon d'action qui ont exercé leur activité contre les sous-marins allemands pendant la Seconde Guerre mondiale, et c'est autour de cette capacité aéromaritime très complexe que le système a été conçu.
Peu de pays possèdent cet outil réservé à la « cour des grands ». Pourquoi en est-on doté ? Avant tout parce qu'il est lié aux sous-marins nucléaires lanceurs d'engins. J'aime rappeler que la première des opérations, même si on en parle peu, est la dissuasion et si la Marine met en œuvre la grande majorité des capacités de dissuasion en termes de nombre de têtes, c'est aussi parce qu'elle possède toute la panoplie des moyens d'une marine hauturière. Les *Atlantique* en sont un élément, comme le rappelait l'amiral Merer ce matin.

Pour illustrer l'activité aéromaritime de cet instrument, faisons simplement un zoom sur l'activité 2008-2009, qui, je crois, est assez révélatrice :

- des activités de soutien et de sûreté de la force océanique stratégique, sur lesquelles je ne m'étendrai pas pour des raisons de confidentialité, mais qui sont des opérations réelles et qui ont mobilisé toute la composante ;
- des opérations, assez nombreuses, de lutte conte les narcotrafiquants, aussi bien dans les Antilles qu'en mer Méditerranée ;
- des activités d'action de l'État en mer (lutte antipollution, surveillance des pêches illicites, secours en mer) ;
- des activités de lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden. Des *Atlantique* étaient présents sur le théâtre d'opérations au moment de l'affaire du *Ponant*, du *Carré d'As* et, plus récemment encore, de la *Tanit* ;
- les opérations au Tchad que vous évoquiez, donc j'y viens.


Serge Marko - Soute de ATL 2 - Aquarelle

Mais auparavant, pour que les choses soient bien claires, je précise que 85 % des heures de vol réalisées par les équipages d'*Atlantique* ont lieu au-dessus de la mer ou dans la frange littorale. L'avion est donc bien, avant tout, un avion maritime et c'est ce qui fait l'entraînement, l'expertise de nos équipages.

Un autre chiffre intéressant : 60 % des heures de vol de la composante *Atlantique 2* sont réalisées en opération. C'est un ratio très élevé, flatteur, mais qui est révélateur de la tension exercée sur les équipages, certes heureux, honorés, de participer à un nombre élevé d'opérations, mais qui ont de plus en plus de mal à entretenir leur savoir-faire aéromaritime complexe et diversifié. Il faut donc un savant dosage entre les opérations et l'entraînement.
J'en viens maintenant au Tchad. Comme je le disais, il s'agit avant tout d'opérer au-dessus du désert. La première mission d'un *Atlantique* lorsqu'il se déploie là-bas est donc généralement de détecter, par exemple, des colonnes de véhicules. Mais il ne s'agit pas de faire des photos d'un endroit donné dont on aurait les coordonnées géographiques, ce serait en l'occurrence une simple mission de reconnaissance. Il s'agit là

d'une mission beaucoup plus complexe qui consiste à assurer :

- la synthèse d'un certain nombre de capteurs (l'œil et le cerveau humains sont particulièrement précieux en la matière) ;
- une reconnaissance d'un territoire pour maîtriser, appréhender cet environnement et détecter des signaux faibles (de petites colonnes de *pick-up* qui se dissimulent sous quelques arbustes, une présence inhabituelle dans de petits villages, un bivouac qui n'était pas là la veille…) Ce sont ces indices de présence, que l'on détecte grâce au long rayon d'action de l'avion et à son autonomie importante, qui sont précieux.

Un deuxième aspect utile et important est celui de la coordination des moyens sur zone. En tant que PC volant, l'*Atlantique* dispose d'un certain nombre de moyens radios redondants, performants, qui lui permettent de renseigner le commandant de l'opération et de coordonner l'action des moyens sur zone : les moyens aériens dans un premier temps, mais également terrestres, comme le réseau PR4G de l'armée de terre qui est embarqué à bord et nous permet d'être totalement dans une logique de réseau avec nos camarades au sol.

Je voudrais également citer le cas de la preuve image. L'avion recueille des images photos, infrarouges, qui sont nécessaires à la détection des protagonistes ou au recueil du renseignement, mais qui peuvent également servir, dans une logique de judiciarisation croissante, de preuve image. Il est important que ces images soient rapidement disponibles et rapidement transmises aux échelons supérieurs. Elles le sont par des moyens de plus en plus performants, puisque l'*Atlantique* vient d'être doté - c'est très récent - de capacités satellitaires de transmission de fichiers.

Citons enfin les capacités d'autonomie d'appréciation. L'avion n'est pas seulement un moyen d'observation et de reconnaissance qui réaliserait les missions de coordination que je viens de citer, mais également un avion qui a été conçu, là aussi pour la lutte anti-sous-marine, pour appréhender son environnement et évaluer la situation tactique. Cela se fait sur des théâtres terrestres d'une manière assez autonome, au même titre que cela se fait au large, à très basse altitude, quand il s'agit de pister un sous-marin, éventuellement de l'engager et de le détruire.

Ce sont donc toutes ces capacités qui justifient le déploiement des *Atlantique* sur ce type de théâtre, bien loin effectivement de nos sous-marins nucléaires.



Serge Marko - L'ATL 2 au hangar Lann Bihoué - Aquarelle

De plus, cette capacité est très rapidement disponible, puisqu'un équipage avec son soutien technique très léger, c'est une vingtaine de personnes déployables en huit heures partout dans le monde. Cette grande souplesse est très précieuse.

Après vous avoir présenté ce qu'est l'*Atlantique*, je vais conclure en vous disant ce qu'il n'est pas, pour tordre le cou à quelques canards qui circulent régulièrement. L'*Atlantique* n'est pas un simple - si j'ose dire - avion de surveillance, comme on le lit souvent dans la presse. C'est assez réducteur. Un avion de surveillance, je crois l'avoir illustré à l'instant, se contenterait de survoler comme le fait un drone, de filmer et puis on exploiterait les images au sol. L'*Atlantique* est beaucoup plus riche, beaucoup plus complexe et beaucoup plus polyvalent : c'est un avion d'arme, dont le système complet permet le traitement des signaux dont je parlais. Ce n'est pas non plus un bombardier. On a beaucoup parlé dans les blogs spécialisés - notamment le vôtre monsieur Merchet - de la capacité de l'*Atlantique* à délivrer de l'armement puisqu'il a récemment été doté d'une capacité de bombes guidées laser. Il ne s'agit que d'une capacité périphérique ; l'*Atlantique* n'est, en aucun cas, un bombardier. C'est une capacité qui est offerte au commandement opérationnel, qui pourrait être utile à un moment ou un autre, mais qui n'est pas, bien entendu, sa première mission. Ça reste un avion armé, il a des torpilles, peut avoir des bombes, mais ce n'est évidemment pas pour concurrencer les avions pointus dont c'est le métier puisque l'avion est très vulnérable. En effet, il est lent et gros, ce qui en fait une cible de choix. Cela n'a pas échappé à quelques rebelles dans les opérations africaines récentes, puisque les avions ont essuyé, depuis deux ou trois ans, quelques tirs d'armes légères, mais également et c'est un plus préoccupant, de missiles à guidage infrarouge. L'*Atlantique* dispose d'une autoprotection réduite à la portion congrue. Il ne peut donc être déployé que dans un milieu permissif, avec un certain nombre de modes d'actions, de précautions, qui épargnent nos équipages et qui justifieraient certainement qu'on se pose la question - je crois qu'on se la pose - d'équipements en autoprotection plus performants de l'avion.



John Pendray

Tout à l'heure, Philippe Vial parlait de Janus. Je rappelle que Janus, le dieu aux deux visages dont la devise était *ubique*, est le symbole de la patrouille maritime. Donc finalement, cette ubiquité de la patrouille maritime, je ne la trouve pas incongrue et le fait que l'aéronef se déploie au cœur de l'Afrique, dans les Grands Lacs ou au cœur du Tchad, est assez logique. Nous sommes tout à fait fidèles à notre tradition, à l'héritage. Ces déploiements sont aussi très utiles à nos équipages, car nous sommes aux côtés de nos camarades de l'armée de l'air et de l'armée de terre, et sur des opérations avec du risque, un risque physique. Ce sont de vrais engagements. Quand on entend un fantassin sur un réseau PR4G qui est effectivement au contact et qu'on entend le crépitement des mitrailleuses, on est fier de participer à cette opération interarmées. Cela est excellent pour le moral et, à mon avis, pour l'esprit de corps, la ténacité et la combativité de nos équipages.

Monsieur Jean-Dominique Merchet :
Commandant Mallard, vous êtes pilote de chasse et vous avez aussi été dans une situation un peu inattendue pour un marin, puisque vous étiez à Kandahar avec vos *Super-Étendard*. C'était la première fois que la Marine déployait au sol, sur un terrain d'opération extérieure, ces avions. Vous avez participé aux opérations depuis le porte-avions, puis, l'année dernière, aux côtés de vos camarades aviateurs.

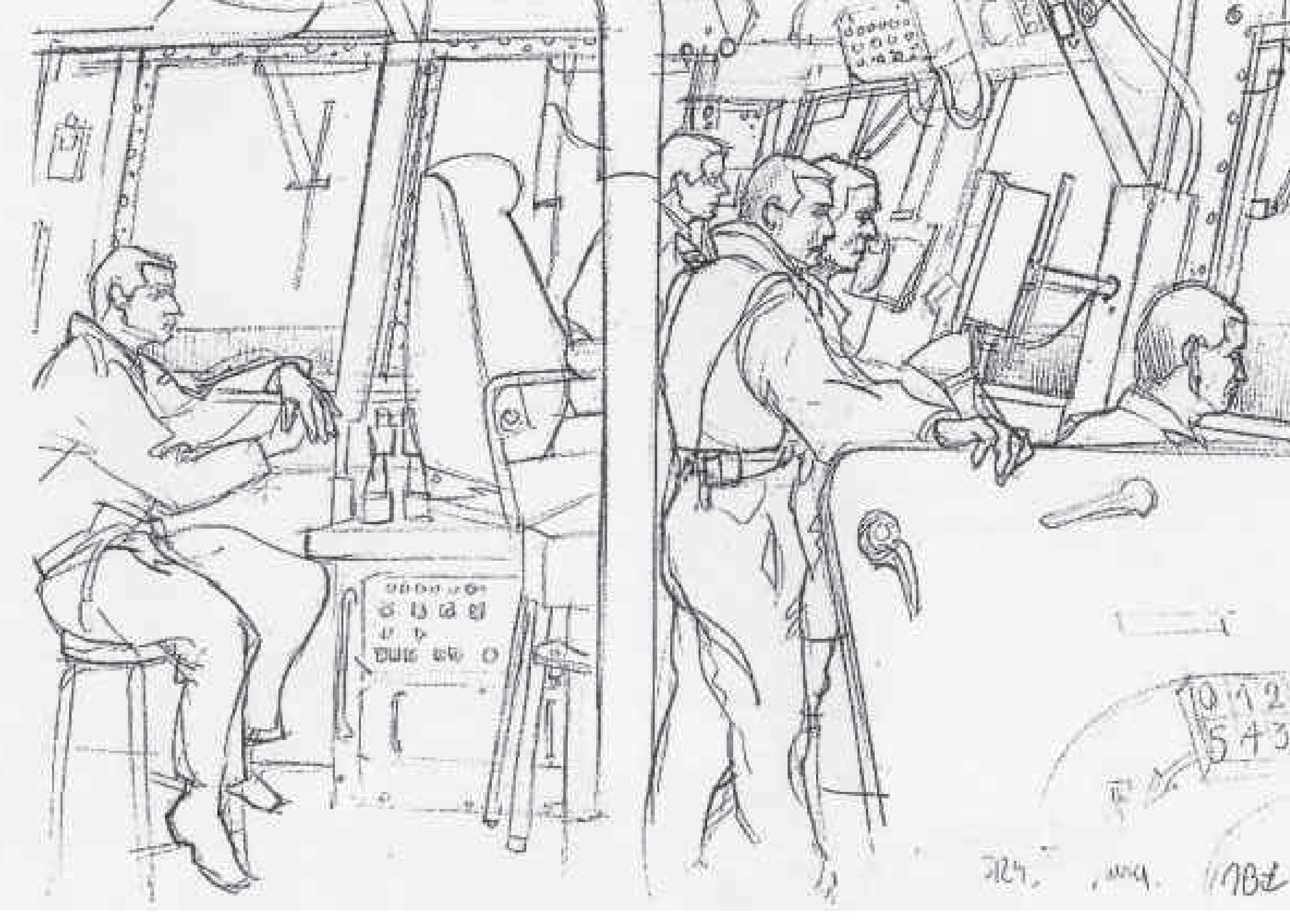
Capitaine de frégate Jacques Mallard :
Disons que le déploiement à terre, depuis Kandahar, est un accident de parcours. D'abord, ce n'est pas la première fois : l'aéronautique navale a été engagée en Algérie et en Indochine à plusieurs reprises depuis la terre. L'engagement que nous avons connu dernièrement est dans la droite ligne de tous les engagements auxquels le groupe aérien embarqué a participé (la Bosnie, le Kosovo, les différents engagements en Afghanistan), mais c'est vrai, ces deux dernières années ont rendu les marins du groupe aéronaval embarqué en manque cruel d'eau salée. C'est certain, il y a une certaine déception, mais

c'est également l'occasion de réfléchir à notre identité, à notre métier, et de voir à quel point notre culture de marin influence notre procédure, notre savoir-faire et les résultats que l'on peut obtenir. Cette culture, c'est essentiellement, l'amiral Hébrard le rappelait, la rigueur. Non pas que les autres composantes n'aient pas de rigueur, mais nous, tout petit, on nous l'insère au marteau-piqueur et donc du coup, c'est un élément que l'on met souvent en avant et qui se rattache à la discipline qui figure sur tous nos bâtiments. Ce métier, c'est également l'adaptabilité. Un marin qui vole à partir d'un porte-avions, pour qui l'axe de piste change régulièrement, doit forcément tenir compte du milieu, de la météo, des différents endroits, puisque l'on peut voler à différents endroits, au Yémen, au Canada ou aux Antilles. Cette adaptabilité qui vient du fait d'être marin se retrouve dans l'aspect technique, puisqu'on a la chance, et je parle en particulier du *Super-Étendard*, d'avoir des avions qui évoluent relativement vite, en tout cas bien. Ce qui nous permet de rester dans un wagon de queue certes, mais avec un certain confort et sans se faire distancer, puisque les dernières opérations qui impliquent la coalition mettent en avant un besoin impérieux d'interopérabilité. C'est le dernier point que je voudrais évoquer. La formation des pilotes, notamment du groupe aérien, se fait au sein de plusieurs organismes qui permettent de connaître les autres, en particulier l'US Navy. Il est évident que l'on cultive cette capacité *plug and play*, parce que lorsque l'on arrive sur un théâtre, le plus dur ce sont les trois premiers jours. Vous pouvez y rester trois ans, le plus dur restera les trois premiers jours. Rentrer sur un théâtre, en sortir, y re-rentrer, c'est beaucoup plus difficile que d'y rester, même si derrière il y a toute une chaîne logistique qu'il ne faut pas oublier. Cette interopérabilité, grâce aux dernières évolutions du *Super-Étendard*, et en particulier la capacité de tir GPS, est assez nouvelle. Le professeur Coutau-Bégarie parlait d'analyse et de réflexion stratégique avant de prendre des décisions importantes. Je pense personnellement, parce que je commence à faire partie de la génération un peu « tout numérique », que cette évolution, aussi bien dans nos systèmes de guidage que dans nos relevés ou notre façon de progresser va bouleverser la donne. On parle très peu de Galileo. Pourtant, c'est au cœur d'une certaine indépendance européenne. Mais rappelez-vous simplement, qu'à partir du moment où on a un système de guidage GPS, tout ce qui n'est pas mobile est vulnérable. Ceci est très important quand on pense à la liberté des mers. Je compare souvent notre métier de pilote à celui d'un fournisseur de services. Bien sûr, quand on fournit du service à coup de 250 kilos, ça peut faire sourire ! Cela dit, et on parlait de la graduation des effets, au fur et à mesure que l'on s'insère dans une coalition, on s'aperçoit que la finalité de la mission est vraiment l'autre, et quand je dis « l'autre », c'est celui qui au sol et qui prend beaucoup plus de risques que celui qui est en l'air ou sur un bateau et qui a besoin d'un certain éclairage, d'un certain effet, d'un axe leurre ou d'une défense, quand on parle de la protection d'une force navale. Ce service, finalement, nous met dans une logique de fournisseur à client qui nous impose de nous adapter et d'être systématiquement au résultat maximum. On retrouve la rigueur, l'adaptabilité, l'interopérabilité qui sont des qualités nécessaires à tous les soldats d'aujourd'hui, dans n'importe quel type d'opération. Merci beaucoup.

John Pendray

Notes

[1] *Search and Rescue.*



Michel Bez - *La passerelle aviation*

Débats et questions

Un auditeur :
Monsieur Vial a évoqué quelques-uns de nos grands anciens. Est-ce que ce ne serait pas le moment, avant de nous séparer, d'évoquer celui qui est à l'origine de la renaissance de l'aéronautique navale et de la Marine, et qui nous donne une leçon pour l'avenir parce qu'il avait une capacité de séduction extraordinaire, y compris auprès des membres des commissions des finances des assemblées : l'amiral Henry Nomy.

Monsieur Philippe Vial :
Figure encore méconnue qui mériterait d'être honorée par le fait qu'on donne son nom à un bâtiment. En bonne logique, le nom du deuxième porte-avions est tout trouvé, même si personne n'y pense. Effectivement, l'amiral Nomy, neuf ans à la tête de la Marine, de 1951 à 1960, est une très grande figure. Il était pilote de l'aéronautique navale. Il faut souligner - l'interarmées, c'est d'abord l'interarmes, même si les marins n'aiment pas parler d'armes mais de spécialités - qu'il a succédé à un canonnier et que c'est un sous-marinier qui lui a succédé, ce qui témoigne bien de ce que fut la richesse de la Marine après le tournant de 1942.

Amiral (2S) Guirec Doniol :
Je voudrais tempérer quelques propos de Philippe Vial. J'étais à Suez. Nos moyens n'étaient pas du tout obsolètes. Le *Corsair* pouvait emporter deux bombes de 1 000 livres, il avait quatre canons de 20 mm avec 800 obus. Il avait une autonomie remarquable : on bombardait le terrain du Caire et on revenait ; on avait tout le temps qu'il nous fallait. Les avions qui lui ont succédé, l'*Aquilon* en particulier, en étaient totalement incapables. L'*Aquilon* était un avion très agréable à manœuvrer, mais il n'avait pas les capacités d'armement du *Corsair*. J'ai regretté qu'on n'ai pas pu envisager de prolonger les *Corsair* sur le *Clemenceau* en attendant l'arrivée des avions suivants. Avec les *Corsair*, il y avait vraiment de quoi mener les opérations avec efficacité.

Général Vard :
Je voudrais que les trois armées nous parlent de la mise en œuvre de la liaison 16, qui est un outil d'interopérabilité dans la troisième dimension. Où en est-on ? Comment les trois armées envisagent-elles son utilisation ?

Général de division Patrick Tanguy :

Cela fait environ 20 ans que les Américains utilisent la liaison 16, qui était au départ, *grosso modo*, un système de boucle. Chacun s'insérait pour partager un certain nombre d'informations. La modernisation a permis de transformer ce système qui occupait une salle de calculateurs à peu près grande comme cette salle, en un terminal qui doit avoir la taille d'une grosse armoire. La miniaturisation s'est poursuivie, ce qui permet à un certain nombre d'aéronefs d'être équipés de cette liaison qui leur offre la possibilité d'avoir discrètement les images tactiques et le suivi des pistes. Outre l'*AWACS* et le *Hawkeye* qui assurent la tenue de la situation de surface, le premier avion à en être équipé est le *Rafale*. Le premier terminal réduit était installé sur avion de chasse. Cette liaison au standard américain est en train d'évoluer. Dans l'aéronautique, cela fonctionne très bien, pour les réseaux terrestres également. On parle beaucoup de nouveaux stanags (standard OTAN) L16 et, là encore, on va devoir s'adapter à l'impératif américain.

Général de brigade aérienne Jean-Marc Laurent :
La liaison 16 n'est pas qu'un système de communication c'est un système révolutionnaire qui permet d'envisager la bataille aérienne d'une façon totalement différente. J'ai eu la chance de voler sur *Rafale*. Lorsqu'on est assis dans un avion équipé de la liaison 16, on est assis dans un autre type d'avion que ce qu'on a pu connaître précédemment. On a un ensemble d'informations qui nous permet de concevoir l'environnement dans lequel on est de façon totalement différente de ce que l'on peut concevoir dans un avion plus traditionnel. La liaison 16 est un facteur de combinaison fantastique des espaces aérien, maritime et terrestre. Je parlais tout à l'heure d'effet stratégique qui permet vraiment d'atteindre des effets de nature totalement différente de ce que l'on peut connaître aujourd'hui : la combinaison du milieu, la combinaison des composantes. En Afghanistan, aujourd'hui, c'est très clair. On réalise avec la liaison 16 des choses que l'on ne pouvait pas imaginer faire auparavant. C'est vraiment un pas en avant colossal.



Pierre Courtois

Capitaine de frégate Laurent Sudrat :
La liaison 16 n'est pas sur les *Atlantique 2*. C'est une possibilité à terme, mais ce n'est pour l'instant pas dans les cartons. C'est un facilitateur important d'interopérabilité avec les Américains. J'en veux pour preuve le dernier exercice *Flight Synthetic Training* avec la IIe flotte américaine sur la côte Est des États-Unis. Cet exercice sur simulateur s'est réalisé dans d'excellentes conditions grâce à une liaison 16 que nous avions établie par satellite avec la côte Est des États-Unis. Nous avons travaillé, nous à Toulon, eux sur la côte Est, d'une manière réaliste, comme si nous étions ensemble à la mer.

Général de division Patrick Tanguy :
Je limiterai mon propos à la partie que je connais, autrement dit aux voilures tournantes. Pour le moment, il n'est pas envisagé d'installer la liaison 16 sur les aéronefs modernes *Tigre* ou *NH 90*. Pour autant, effectivement, l'intérêt est évident, il s'agit pour nous de travailler à l'interface, dans le milieu terrestre et le milieu aérien. Cette installation est prévue sur l'hélicoptère HMPC-Commandement en vol[1], dont l'arrivée est prévue en 2013. C'est uniquement à ce niveau-là qu'elle sera mise en place. Il y a également des questions de coût et de poids.

Notes

1/ Hélicoptère de manœuvre doté d'un poste de commandement qui permettra de commander un groupe aéromobile au plus près du théâtre d'opérations.


LES
PORTE - AVIONS
FRANÇAIS
JEAN MOULIN



Jean Rigaud - *Exercice en mer entre New-York et Brest*

Vice Amiral d'escadre Jacques Launay
Major Général de la Marine

Le chef d'état-major de la Marine accompagnant le ministre de la défense à Brest, il m'a demandé de le représenter.
C'est donc un honneur et un plaisir particulier pour moi de venir en son nom vous livrer aujourd'hui quelques réflexions sur l'aéronautique navale et sur ceux qui exercent le métier des armes sur mer et à partir de la mer.

J'ai dit un plaisir, parce qu'à titre personnel et pour éliminer d'emblée toute volonté de polémique que d'aucuns voudraient voir dans la réflexion sur les moyens aériens maritimes dont la France a besoin, je tiens à mentionner que je suis sorti, il y a maintenant 35 ans, du Prytanée Militaire avec le Prix du chef d'état-major de l'armée de l'air.

Je dis aussi un honneur, car c'est toujours un honneur que de traiter de sujets d'intérêt stratégique avec un auditoire attentif non pas au seul découpage administratif d'une administration normale, qu'une rationalisation pourrait vouloir envisager, mais bien un auditoire conscient des capacités militaires dont la France a besoin pour tenir son rang et remplir ses missions, dans tous les compartiments des actions de défense et de sécurité.

Mais avant, permettez-moi d'avoir une pensée émue pour tous nos camarades de toutes les armées morts en service aérien commandé et également pour les victimes de ce dramatique accident aérien, survenu il y a tout juste dix jours au-dessus de l'Atlantique.

Le thème de l'aéronautique navale me tient à cœur, car il est au centre de la cohérence de la Marine. Responsable de la préparation des forces navales, je mesure combien la maîtrise d'une composante aéronautique au sein de la Marine est le fruit d'un investissement global et

cohérent particulièrement important : je le mesure historiquement, humainement et financièrement. Mais je le mesure aussi opérationnellement à ses résultats, stratégiquement et enfin politiquement. Ainsi, près de trente ans ont été nécessaires à la maturation du groupe aérien embarqué ; j'y reviendrai.

Je pense qu'après cette journée, vous êtes convaincus par ce truisme : la maîtrise des espaces maritimes recouvre trois dimensions : sur la mer, sous la mer et au-dessus de la mer. L'air est en fait l'extension au-dessus de la surface de l'axe des « ordonnées » de l'espace maritime. En complément des navires de surface et des sous-marins d'aujourd'hui, les appareils de l'aéronautique navale ont pour vocation de maîtriser l'espace au-dessus de la mer et de contribuer à toutes les missions d'une marine moderne.

Il faut reconnaître que de tout temps, sur mer, la rotondité de la terre a poussé le marin à s'élever pour voir au-delà de l'horizon. De la vigie des galères phocéennes aux appareils de guet aérien, en passant par les dirigeables et hydravions, le marin n'a cessé de prendre de l'altitude.

Je souhaiterais revenir sur un peu d'histoire qui caractérise l'aéronautique navale au XX[e] siècle, et notamment les dirigeables, fruit d'une volonté d'un marin résolu. Pour cela j'évoquerai Dixmude.
Ce fut d'abord une ville belge sur l'Yser, dans les Flandres, qui fut l'objet d'affrontements sanglants, en octobre 1914. Puis, ce fut le Zeppelin LZ 117 (225 mètres), transféré à la France au titre des dommages de guerre en 1919, baptisé *Dixmude* en souvenir des fusiliers marins français morts en services en 1914 à Dixmude. Le *Dixmude* disparaît en mer le 21 décembre 1923, vraisemblablement foudroyé entre la Tunisie et la Sicile. Il était commandé par le LV Jean du Plessis de Grenedan. Il disposait d'un équipage de 50 hommes, tous marins, mécaniciens, maîtres arrimeurs, mécaniciens d'aéronautique, radiotélégraphistes, arrimeurs d'aéronautique. Une plaque en son souvenir est apposée dans le grand escalier de l'état-major de la Marine.

Enfin, *Dixmude* sera aussi un porte-avions léger de 150 mètres de long. Cet ancien cargo américain, transformé en porte-avions auxiliaire, sera cédé à la Royal Navy sous le nom de *Biter*, puis vendu à la marine nationale début 1945 et rebaptisé *Dixmude.* Il effectua sa première campagne en Indochine en 1947 avec à son bord la flottille 4F. Il accomplit plusieurs missions en Extrême-Orient et prit part à l'évacuation du Tonkin en 1954. Désarmé en 1964, rendu aux Américains en 1966, il servit de cible pour la VII[e] flotte.

Vous le voyez, l'histoire aéronautique nous lie, déjà à cette époque, aux États-Unis pour les porte-avions.

Après cette parenthèse historique, il faut avoir conscience que, dans cet espace mouvant qui caractérise les océans, le marin du ciel ne peut s'élever indéfiniment. Pour l'exercice de son métier et pour contrôler les opérations, il a besoin du contact physique des embruns et de l'air salin. Ainsi, l'observation spatiale ne peut suffire, avec la granularité de la connaissance qu'exigent nos besoins opérationnels, à élaborer une image suffisamment précise et fiable de ce qui se passe en surface faute de référence stable en mer. De même, les satellites ne disposent pas de moyens d'action. Enfin, sous les mers où peuvent se dissimuler les sous-marins, il est nécessaire d'aller écouter pour observer, détecter et combattre. Pour cela, les aéronefs spécialisés en lutte sous la mer ont deux qualités primordiales : leur discrétion et leur invulnérabilité à l'égard du sous-marin.

Petite anecdote que je souhaiterais signaler. Même si je dis que le marin ne peut s'élever indéfiniment, puisqu'il doit rester au contact physique avec la granularité saline, je tiens à préciser ici que parmi les 12 hommes qui ont marché sur la Lune :
- cinq étaient marins ;
- cinq étaient aviateurs ;
- deux étaient des civils de la NASA (dont l'un était Neil Amstrong d'origine marine).

Mais je reviens à mon propos. Au cours des différents exposés, l'apport de l'aéronautique navale aux diverses missions auxquelles elle contribue vous a été présenté. Si certaines ont leurs points d'application à terre, d'autres sont exclusivement maritimes. Le fait de disposer d'une aéronautique navale regroupant les trois composantes (hélicoptère, aviation embarquée d'assaut et patrouille maritime) permet une acculturation maritime et aéronautique. C'est un atout majeur d'une marine globale.

Pour ma part, je suis convaincu que l'environnement détermine la culture. Or, la mer, comme l'espace aéromaritime, se caractérise par la durée, son caractère probabiliste et son hostilité. C'est pourquoi le marin doit être endurant dans la posture à la mer ; il doit être humble face aux incertitudes de la détection et de la connaissance initiales. Il doit être déterminé face aux hostilités des hommes ou de l'environnement.
Au-delà de la seule maîtrise du pilotage aérien, nos marins du ciel sont avant tout des marins formés à la navigation en mer et aux opérations maritimes. Ils ont besoin de cette formation pour opérer par tout temps au-dessus de la mer. Car, sur un théâtre maritime,

la coopération entre tous les acteurs engagés est fondamentale et nécessite la connaissance mutuelle des uns et des autres.

Ainsi, un groupe aéronaval, c'est un réseau dans lequel sont intégrés des avions de patrouille maritime, des intercepteurs, des avions d'assauts, des hélicoptères, des frégates et des sous-marins. Aussi, le recours à un même langage et à une culture commune, c'est-à-dire maritime, sont les garants d'une activité efficace conduite en toute sécurité. Cela facilite la coopération et le dialogue au sein de nos forces en mer, ainsi qu'avec les marines alliées avec lesquelles nous opérons de plus en plus. Cette connaissance intime des acteurs constitue, à mes yeux, la garantie d'une activité efficace conduite en toute sécurité dans un espace hostile où les références sont longues à acquérir.

Le vol et les opérations au-dessus de l'eau sont un domaine d'expertise qui nécessite formation et entraînement. D'ailleurs, aurait-on pu opérer une semaine sur un porte-avions américain comme nous l'avons fait en juillet 2008, à bord du *Roosevelt* aux USA, sans cette compétence patiemment acquise au fil des ans.

L'aéronautique navale permet une réelle plus-value au sein de notre outil de défense. Loin d'être concurrente des autres composantes qui volent, elle leur est complémentaire. Son commandant organique, l'amiral de Rostolan, a sûrement insisté sur son efficience, notamment son ratio entre *front office* et *back-office.* Mais celle-ci n'est possible que parce que nous avons exploré de nombreuses voies de synergie avec l'armée de l'air et l'armée de terre, notamment dans les domaines de la formation et du soutien. L'arrivée d'avions communs, tels le *Rafale* et le *NH 90*, favorise cette convergence. Je travaille étroitement avec le major général de l'armée de terre dans un comité d'orientation NH 90. Je fais de même avec celui de l'armée de l'air dans un comité opérationnel RAFALE, au sein duquel nous venons d'élaborer une feuille de route commune sur le *Rafale.* Cependant, je dis haut et fort que les missions à partir de la mer et sur la mer relèvent du fait maritime.

Sachez que je suis honoré des rapports étroits et amicaux avec mes deux homologues de l'armée de l'air et de l'armée de terre. Ensemble, nous veillons à ce que nos armées entretiennent les meilleures synergies possibles dans le respect mutuel de nos savoir-faire respectifs et la complémentarité de nos actions.

Mais les synergies ont cependant une limite : celle-ci est liée à la mise en œuvre des aéronefs, car opérer en mer dépasse largement la seule technique du vol au-dessus de la mer. L'avion, l'hélicoptère et, à l'avenir, le drone sont des systèmes d'armes et de détection à part entière d'une force navale. Ils leur sont consubstantiels. Leur présence au sein de la Marine facilite à la fois leur intégration dans la force et à bord, mais également leur préparation



opérationnelle, notamment en matière de doctrine ou lorsque des choix doivent être faits. Le cas des détachements d'hélicoptères de l'ALAT, embarqués régulièrement sur certains navires à dominante amphibie, est une particularité. En effet, leurs missions se déroulent à terre, la frange littorale n'étant pour ces hélicoptères qu'un espace de transit et ils opèrent en liaison directe avec les forces terrestres.

Les missions des aéronefs de l'aéronautique navale se caractérisent aussi par leur diversité. Nos aéronefs, à l'image de nos *Atlantique* qui opèrent au Tchad, sont pour la plupart multi-rôles et à même d'intervenir au-dessus de la terre. Leurs équipages sont également prêts à passer d'une mission de défense sous les ordres de la chaîne de commandement militaire, à une mission

d'intervention en mer relevant du Préfet maritime. Cette bascule de commandement est intrinsèque à toutes les unités de la Marine à la mer. Et pour ces opérations de sécurité des personnes et des biens à la mer, la culture maritime est primordiale. Pour autant, je n'affirme pas que ces missions doivent être exécutées par les seuls aéronefs de la Marine. Mais moi qui ai passé de longues heures, jour et nuit, à élaborer des dispositifs de lutte sous la mer impliquant frégates, PATMAR, sous-marins, hélicoptères, je peux vous dire que nos pilotes d'hélicoptères de lutte anti-sous-marine et leur expérience de stations sonar, de bonds… les prédestine aux sauvetages en haute mer dans des conditions délicates.

Michel King - *Alouette III au décolage* - *Aquarelle*

Enfin, en tant que chef organique de la Marine, une des réelles plus-values de l'aéronautique navale réside, à mes yeux, dans l'expérience interarmées et interministérielle de nos équipages. Elle résulte de la formation commune, de la mutualisation d'une grande partie du soutien et des opérations menées, tant avec les autres armées sur tous les théâtres qu'avec les autres administrations travaillant en mer. Je ne revendique pas d'exclusivité pour l'aéronautique navale, mais la reconnaissance d'un savoir-faire sur mer. En outre, cette ouverture des marins du ciel vers une approche globale et le contact avec d'autres acteurs qu'ils côtoient en opérations bénéficient à l'ensemble de la Marine. Cela nous permet de disposer dans divers postes stratégiques d'experts polyvalents en opérations aériennes et opérations navales. Cela est fort utile pour notre force de surface où les officiers de l'aéronautique navale insufflent leur expertise dans les centraux opérations, la conduite des plates-formes aéronautiques ou lors de leur commandement de bâtiment.

Chaque année, quatre à six bâtiments sont commandés à la mer par des capitaines de vaisseau ou capitaines de frégate, anciens pilotes d'aéronautique navale. Ces marins du ciel qui ont commandé à la fois des flottilles et des bâtiments sont, par la suite, particulièrement recherchés dans la chaîne de commandement interarmées des opérations.

Douze ans après avoir fédéré les trois composantes de l'aéronautique navale opérant en mer en une force unique, celle-ci constitue un facteur clé de succès dans la préparation, puis la réalisation, des opérations en mer ou à partir de la mer. L'expertise détenue au sein de l'aéronautique navale est transverse aux autres forces de la Marine, et complémentaire de celle existant dans les autres armées. Ainsi, ALAVIA exerce des responsabilités de définition et de contrôle des fonctions aviation sur les navires. Mais cette expertise, fruit de son expérience opérationnelle, intéresse aussi de grandes puissances navales émergentes. Ainsi, la marine indienne nous a déjà sollicités informellement sur ce point, et nous avons des échanges très étroits avec la Royal Navy pour la reconstitution d'une véritable capacité de porte-avions. Nous accompagnons également d'autres marines dans la constitution de leur composante aéronautique embarquée, telle la marine royale marocaine, en formant des pilotes d'hélicoptères.

En conclusion, après cette journée consacrée aux missions de l'aéronautique navale, vous devez être convaincus de leur très forte empreinte aéromaritime. Les aéronefs sont les senseurs d'information et d'action des unités de la force navale ; ils sont un système d'armes projeté de leur plate-forme ; ils sont pleinement intégrés à la manœuvre de cette force. C'est la polyvalence de

nos aéronefs et la culture maritime et opérationnelle de leurs équipages qui leur permettent de mener d'autres missions sur des théâtres plus continentaux.

Le Livre blanc a confirmé pour la Marine le maintien d'une « flotte équilibrée » hauturière rassemblant petits et grands bâtiments de surface, sous-marins, forces spéciales et aéronefs de combat, ainsi que leurs équipages respectifs. Chaque composante maritime enrichit la Marine de ses facultés spécifiques, selon un dosage subtil permettant d'optimiser l'efficience de l'ensemble. Ce dosage doit non seulement permettre l'action, mais également autoriser en parallèle la régénération organique. Cette régénération comprend à la fois l'entretien du matériel, l'entraînement à la mer d'un personnel qualifié et ses périodes de récupération. Car il ne faut pas oublier que derrière nos systèmes d'armes, il y a avant tout des marins, dont des marins du ciel, qui les mettent en œuvre. Et je n'y inclus pas que les pilotes, mais également tous les mécaniciens qui les assistent et sont indispensables à la mise en œuvre de ces aéronefs à la mer. Cette responsabilité de la préparation opérationnelle des forces aéronavales relève du CEMM et s'intègre dans celle plus globale de toute la marine nationale.

"L'aéronautique navale, c'est une capacité maritime au service du pays, l'aéronautique navale c'est aussi la France en mer."

Ce colloque est donc l'occasion de marquer l'importance de la fonction aéronautique au sein de la Marine, sa complémentarité à l'égard des autres composantes aériennes de la défense et sa plus-value dans les opérations interarmées et de sécurité en mer. Mais cette journée a permis aussi de rendre hommage à tous les hommes et les femmes de l'aéronautique navale qui, depuis bientôt cent ans, participent au-dessus de la mer tant à la défense des intérêts de la France qu'à la sécurité de nos concitoyens.

Pour conclure, je voudrais rappeler ce que l'Amiral Castex écrivait dans « La liaison des armes sur mer » :

« Nous saurons, une fois pour toutes, que l'action solidaire des armes multiplie leur effet, et qu'elle est une des conditions des grands résultats.
Nous nous dirons sans cesse que toutes les armes sont utiles, parce qu'elles se complètent, qu'aucune ne peut avoir la prétention de faire le travail des autres, et que leur aide mutuelle permet seule d'accomplir intégralement la besogne de guerre. »

L'aéronautique navale, c'est une capacité maritime au service du pays, l'aéronautique navale c'est aussi la France en mer.

BIOGRAPHIE

Le vice-amiral d'escadre Jacques Launay entre à l'École navale en 1974. Il rallie en 1977 le patrouilleur La Dieppoise *à Nouméa. Il est affecté, en 1979, à la force océanique stratégique et embarque à bord du sous-marin* Le Foudroyant. *En 1980, il prend le commandement du dragueur* Pivoine, *puis est affecté en 1982 sur la frégate* Tourville. *Il sert, de 1984 à 1986, sur le porte-hélicoptères* Jeanne d'Arc, *puis, en 1986, sur la frégate* Cassard, *avant de commander, en 1988, l'aviso* Commandant l'Herminier.
Après des cours à la Führungsakademie de Hambourg, il est affecté de 1992 à 1995 à la direction du personnel militaire de la Marine en tant que gestionnaire officiers. De 1995 à 1998, il exerce les fonctions d'attaché naval près l'ambassade de France à Bonn. En 1998, il rejoint l'état-major de la force d'action navale et participe en Adriatique à l'opération Allied Force/Trident *pour le Kosovo à bord du Foch. En 1999, il commande la frégate* Latouche-Tréville. *Il devient, en 2002, sous-directeur « Affaires européennes et stratégiques » au SGDN, puis est nommé, en 2004, attaché de défense près l'ambassade de France à Londres. En 2007, il prend les responsabilités d'amiral commandant les forces maritimes de l'océan Indien (ALINDIEN).*
Le vice-amiral d'escadre Jacques Launay est nommé aux fonctions de major général de la Marine en février 2008.